

**MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO.
UM MUSEU INDUSTRIAL?**

Luís Filipe Gomes Lopes

Dissertação de Mestrado em Museologia

Orientador: Prof. Dr. Jorge Custódio

Março 2012

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Museologia, realizada sob a orientação científica de Prof. Dr. Jorge Custódio

RESUMO

MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO. UM MUSEU INDUSTRIAL?

Luís Filipe Gomes Lopes

PALAVRAS-CHAVE: museologia; museus industriais; museus ferroviários, património industrial, património ferroviário; museu nacional ferroviário.

Sabendo que os museus ferroviários são os museus que suscitam um entusiasmo e um enorme interesse público a nível internacional e registam, naturalmente, um elevado número de visitantes entre as centenas de museus criados em todo o mundo, o presente trabalho de investigação tem como objectivo responder à questão levantada no título desta dissertação, será o Museu Nacional Ferroviário, um museu industrial?

Com as premissas da museologia industrial, os diversos tipos de museus existentes no campo da técnica e da ciência, da indústria e da empresa, tomando como exemplo quatro museus ferroviários europeus, analisa-se o sentido da museologia ferroviária em Portugal, e historia-se o processo de instalação do Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento. Na dissertação analisa-se o início, o sonho, e a realização em progresso do museu ferroviário português, passando pelas diversas fases da sua afirmação, até ao momento presente. Procura-se, através deste estudo, uma resposta adequada à natureza e tipologia do referido museu, deixando as portas abertas para novos trabalhos futuros de investigação, onde o tema mereça ser continuado e discutido.

ABSTRACT

NATIONAL RAILWAY MUSEUM. AN INDUSTRIAL MUSEUM?

Luis Filipe Gomes Lopes

KEYWORDS: museology, industrial museums, railway museums, industrial heritage, railway heritage, national railway museum.

Knowing that the railway museums are the museums which give rise to an enthusiasm and a huge public interest internationally and record, of course, a large number of visitors among the hundreds of museums around the world created, this research work aims to answer the question raised in the title of this essay, is the National Railway Museum, an industrial museum?

With the industrial premises of museology, the various types of museums in the field of art and science, industry and company, taking the example of four rail museums in Europe, analyzes the meaning of the railway museology in Portugal, and history is the installation process of the National Railway Museum, in Entroncamento. In the dissertation analyzes the beginning, the dream of progress and achievement in Portuguese railway museum, through the various stages of their claim, up to now. Seeking, through this study, an appropriate response to the nature and typology of that museum, leaving the door open for future work of new research, where the topic deserves to be continued and discussed.

MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO

UM MUSEU INDUSTRIAL?

INTRODUÇÃO	1
1. A MUSEOLOGIA INDUSTRIAL	7
1.1 museu industrial	8
1.2. museus técnicos e da ciência	10
1.3. museus mineiros e industriais	12
1.3.1. os museus mineiros e o caminho-de-ferro	14
1.3.2. os museus de empresa	15
1.4. museus ferroviários internacionais	21
1.4.1. het spoorwegmuseum – utrecht, Holanda	21
1.4.2. musée français du chemin de fer– cité du train – mulhouse, França	22
1.4.3. national railway museum – york, Inglaterra	24
1.4.4. museo del ferrocarril de madrid – Espanha	26
2. MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO (MNF)	31
2.1. o sonho	31
2.2. a génese	44
2.2.1. o nascimento da amf	45
2.2.2. o nascimento da fmnf	47
2.3. a realidade	49
2.4. a missão, os valores e os objectivos	56
2.5. de museu de empresa a museu nacional	58
3. CAMPO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO DO ENTRONCAMENTO	63
3.1. as infraestruturas	65
3.2. os edifícios	69
3.2.1. edifício sede	71
3.2.2. rotunda de locomotivas	71
3.2.3. armazém de víveres	74
3.2.4. central eléctrica	75
3.2.5. oficinas do vapor	77

3.2.6. cobertura de material circulante	78
3.2.7. casa da báscula	79
3.2.8. zona envolvente do museu	79
3.3. os equipamentos	80
3.4. os serviços	82
3.4.1. área de acolhimento	83
3.4.2. área de exposição	84
3.4.3. área de actividades pedagógico-culturais	84
3.5. a colecção	87
3.6. a museografia	88
 4. MUSEUS FERROVIÁRIOS: COMO CLASSIFICÁ-LOS?	 95
4.1. património industrial vs património ferroviário	96
4.2. o enquadramento legal	97
4.3. a identificação e o inventário do património	98
4.4. a conservação e o restauro	101
4.5. a investigação e a interpretação	104
4.6. museu nacional ferroviário, que funções museológicas?	106
 CONCLUSAO	 111
BIBLIOGRAFIA	117
1. fontes	117
2. bibliografia geral	118
3. bibliografia específica	122
4. publicações	125
5. webgrafia	127
 ANEXOS	
1. entrevista prof. dr. jorge custódio	133
2. entrevista eng. carlos fração	151
3. projecto da ampliação da estação do entroncamento	165
4. diagrama da abertura à exploração das linhas férreas portuguesas	169
5. carta de nizhny tagil	173
6. carta de riga	185

LISTA DE ABREVIATURAS

- ACFA – Associação de Entusiastas do Caminho de Ferro de Aveiro/Vouga
- AFAC – Association Française des Amis du Chemin de Fer
- AIMFETUR – Associação Ibérica de Museus e Caminhos de Ferro Turísticos
- AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário
- APAC – Associação Portuguesa de Amigos dos Caminhos-de-Ferro
- APAI – Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial
- ARJF – Associação Europeia de Jornalistas Ferroviários
- BBPR – Sociedade de Arquitectos de Milão
- CEC – Clube de Entusiastas do Caminho-de-Ferro
- CEI/MNF – Comissão Executiva Instaladora para a Instalação do Museu Nacional Ferroviário
- CEMF – Comissão de Estudos do Museu Ferroviário
- CIMPOR – Cimentos de Portugal
- CME - Câmara Municipal do Entroncamento
- CP – Comboios de Portugal, E. P. E.
- DGTT – Direcção Geral dos Transportes Terrestres
- EDIFER – Construções Pires Coelho & Fernandes
- EDP – Electricidade de Portugal
- EFACEC – Empresa portuguesa, que resultou da fusão da ACEC, Ateliers de Construtions Électriques de Charleroi e da CUF, Companhia União Fabril
- EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário
- FEDECRAIL - Federação Europeia dos Caminhos-de-Ferro Turísticos e Históricos
- FERBRITAS - Empreendimentos Industriais e Comerciais, S. A.
- FERNAVE – Formação Técnica, Psicologia Aplicada e Consultoria em Transportes e Pontes, SA
- FMNF – Fundação Museu Nacional Ferroviário
- GAT – Gabinete de Apoio Técnico
- GTI – Grupo de Trabalho Informal
- GWR – Great Western Railway

- ICOM – Conselho Internacional de Museus
- ICOMOS - Conselho Internacional de Monumentos e Sítios
- IFE – Intervenção Ferroviária
- IGESPAR - Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico
- IMC – Instituto dos Museus e da Conservação
- IPPC – Instituto Português do Património Cultural
- LMS – London, Midland & Scotland
- LNER – North Eastern Railway
- MNF – Museu Nacional Ferroviário
- PIDDAC – Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
- PIT – Programa de Intervenção do Turismo
- POC – Plano Operacional da Cultura
- PRD – Partido Renovador Democrático
- PREMA – Programa Nacional de Salvaguarda de Colecções dos Países Baixos
- QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional
- REFER – Rede Ferroviária Nacional, E. P. E.
- RENFE – Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
- RS – Railway Soud
- SEC - Secretaria de Estado da Cultura
- SET – Secretaria de Estado dos Transportes
- SOMAGUE/NEOPUL – Sociedade de Empreitadas Moniz da Maia, Duarte & Vaz Guedes, Lda./Sociedade de Estudos e Construções, S. A.
- SNCF – Société Nationale des Chemins de Fer Français
- UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

Não foi fácil chegar até aqui, como não é fácil chegar a lado nenhum. Desde os dois anos a “dormir” com os comboios, ouvindo o ranger dos seus rodados e o silvo agudo das locomotivas a vapor, na infância a visitar a oficina de carpintaria com meu avô Domingos, operário carpinteiro, as tardes passadas a ver os comboios com meu avô Zé, chefe de estação e eu, aos 15 anos, como operário estagiário nas oficinas do Entroncamento. Mais de meio século de vivência ferroviária, longe de imaginar que um dia, este dia, aceitava o desafio: escrever sobre o Museu Nacional Ferroviário (MNF).

Tendo, por razões profissionais, visto e ajudado a “nascer” o projecto deste museu, achei chegada a hora de prestar homenagem a todos aqueles que contribuíram para preservar as memórias que nos permitiram chegar até aqui. Eles ajudaram a fazer o Entroncamento, no que ele é hoje.

Até ao momento, com uma tese defendida¹, o Museu Nacional Ferroviário, tem demorado a impor-se no panorama cultural português, ao contrário de outros países, nomeadamente na Europa, onde os museus de temática ferroviária proliferam, ajudando a perpetuar a memória daqueles que desbravaram caminhos nem sempre fáceis de conseguir. Apoiado no Decreto-Lei que criou o MNF², Pinto Pires procurou desmontar a teia burocrática em que o Museu estava envolvido. Com a experiência acumulada em diversas Comissões Instaladoras, com a vivência em grupos de amigos do caminho-de-ferro³, a sua preocupação com o estado da museologia ferroviária portuguesa, tudo isto junto, fizeram dele um actor privilegiado neste processo não perdendo a oportunidade, logo que ela surgiu, de jogar no tabuleiro do MNF enquanto museu de empresa procurando, sempre, defender a sua autonomização – “Um Museu em Construção”, como ele lhe chamou.

Logo que definido o espaço do campo museológico do MNF, procurou rodear-se de projectos, de ideias, reunindo com as entidades certas para o suporte financeiro desses mesmos projectos. Com toda esta acção, descurou o início do Museu, ou seja, a sua institucionalização, afinal, o processo burocrático que entendia não ser ele a fazê-lo.

¹ PIRES, António J. P., *O Museu Ferroviário – Nacional e Polinucleado – Um Museu em Construção*, Tese de Mestrado, Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2004.

² Lei 59/91, de 13 de Agosto.

³ Fundador de “O 6 de Setembro” - Grupo de Amigos do Caminho-de-Ferro da Beira Baixa.

A sua tese é defendida no sentido de mostrar o que poderia ser o Museu, os seus edifícios, o material a lá colocar. Valoriza as Secções Museológicas em parcerias com as autarquias onde estão sediadas e, de entre essas, escolhe aquela que lhe parece ser a mais completa a nível Museológico⁴. Apresenta o material a preservar e deixa o caminho aberto para o futuro: “O MNF pode assumir uma postura inovadora nesse campo, exactamente pelos territórios ferroviários, onde se pode implementar, do Norte a Sul do país. Daí a proposta de um museu nacional e polinucleado”⁵.

Foi neste futuro, que é já hoje, que me pus a imaginar o que seria esta minha aventura, tracei planos de acção, objectivos, previ métodos de pesquisa e via-me, no final, satisfeito com o trabalho produzido. Sendo este um museu que “fez correr muita tinta”, ele acabou por surgir, oficialmente, após muita controvérsia, por muito ostracismo pelos que pugnavam pela sua não efectivação e com muita satisfação por todos aqueles que o defendiam, como um grupo de amigos⁶ que surgiu defendendo uma instituição que, na prática, tardava em se afirmar. Para eles é, também, este meu contributo.

Sendo Portugal um País, com uma história ferroviária de mais de 150 anos, questiona-se como foi possível estarmos tanto tempo sem podermos mostrar as suas memórias e, ao mesmo tempo, as memórias daqueles que contribuíram para o seu desenvolvimento, ajudando a fazer nascer localidades que povoaram de gentes, ajudando a criar novas profissões, ligando caminhos até aí inóspitos. Começando, naturalmente, por abordar os conceitos de museologia industrial irei centrar-me, depois, na evolução de museus técnicos, abordar os museus mineiros e a sua ligação com o caminho-de-ferro, os museus industriais tomando como exemplo alguns museus de empresa levando-me, por fim, aos museus ferroviários internacionais, tendo optado por quatro museus ferroviários europeus, aqueles que me parecem ser os mais representativos desta área, conduzindo-me até ao Museu Nacional Ferroviário, nas suas várias fases, do sonho até à sua realidade actual, aprofundando o seu estudo no campo museológico ferroviário do Entroncamento confrontando-o com as obras publicadas.

⁴ Secção Museológica de Arco de Baúlhe.

⁵ Op. cit., p. 10.

⁶ Em 27 de Outubro de 2001, nascia a AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, em defesa e promoção do Museu Nacional Ferroviário.

Olhamos à nossa volta e o que vemos no campo museológico do MNF? São as infra-estruturas, os edifícios onde funcionaram as antigas oficinas ferroviárias, os equipamentos, os serviços, as suas colecções, a sua museografia enfim, tudo aquilo que nos levará a questionar o que são o património ferroviário e o património industrial, no seu enquadramento legal, nos procedimentos museais, ou seja, o que permita encontrar uma resposta à segunda questão: Museu Nacional Ferroviário. Um museu industrial?

Com a criação, por Decreto Lei⁷, da Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado – FMNF, o Museu autonomiza-se, de vez, das empresas ferroviárias ainda que elas integrem o seu grupo de fundadores⁸, não no sentido de “empresa mãe” mas sim, de empresa sua parceira no processo seguinte do “Museu em construção”.

Com alguma surpresa minha, não encontrei o número de obras que seria expectável terem sido produzidas para um tema tão aliciante, como é o do MNF. Algumas revistas de associações de amigos do caminho-de-ferro, defendendo a criação de um museu ferroviário em Portugal, sendo mais visível, naturalmente, *O Foguete*⁹ que além de artigos de museologia, entre os quais, alguns de minha autoria, dedica ainda as suas páginas a temas do património museológico ferroviário com artigos quer de opinião, quer de cariz lúdico jornalista. Contém ainda algumas referências bibliográficas, em paralelo com a sua génese, o seu crescimento, a sua afirmação até à sua autonomia. Obras de carácter geral sobre o caminho-de-ferro, como é o caso de publicações CP e/ou REFER, os artigos nas já referidas publicações de associações de amigos, a publicação do livro “Os Trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes no Entroncamento 1860-1910”¹⁰, de Carlos Ferreira, ainda a obra de António Vasconcelos, “Sobre Carris”¹¹, a recente Revista da FMNF, “Comboios em linha”, revista de história, património e museologia ferroviária onde, no seu primeiro número¹² que é dedicado à Museologia Ferroviária e Industrial, se destaca o artigo “Património Ferroviário” de Jorge Custódio. Por fim, o “Programa Museológico do MNF” do qual não me foi autorizada a sua consulta por estar, ainda, em fase de

⁷ Lei nº 38/2005, de 17 de Fevereiro.

⁸ São fundadores da FMNF – Armando Ginestal Machado: o Estado Português, a Câmara Municipal do Entroncamento, a CP, a REFER, a EDIFER, a EFACEC, a SIEMENS e a SOMAGUE/NEOPUL.

⁹ Revista da AMF, com a edição do 1º número (Número 0), no 1º trimestre de 2002.

¹⁰ Foi apresentado em 27 de Maio de 2011, na Câmara Municipal do Entroncamento.

¹¹ Lançamento do livro em Fevereiro de 2011.

¹² Disponível a partir de Abril de 2011.

conclusão mas onde, por discussões de orientação da tese, se percebe que será um documento fundamental para apreendermos o Museu.

Não queria começar este trabalho sem deixar uma palavra de agradecimento a todos que directa ou indirectamente, com mais ou menos conhecimentos, me ajudaram neste desafio. No dia-a-dia, minha mulher, sempre que podiam os meus filhos, minha mãe e minha irmã, familiares mais ou menos chegados que souberam desta minha aventura, além de muitos amigos sempre com uma palavra de apoio e motivação, como foram os meus colegas e professores de Mestrado, verdadeira família nos bons (muitos) e menos bons (poucos, felizmente) momentos. Ao orientador desta tese, sempre disponível para ajudar, corrigir, esclarecer. A todos eles, fica a mensagem: nunca desistam dos vossos sonhos. Só assim vão poder desfrutar da vida, de aventuras como esta que estou, agora, a viver. E que ao lerem o trabalho final, tenham tanto prazer como eu tenho em realizá-lo.

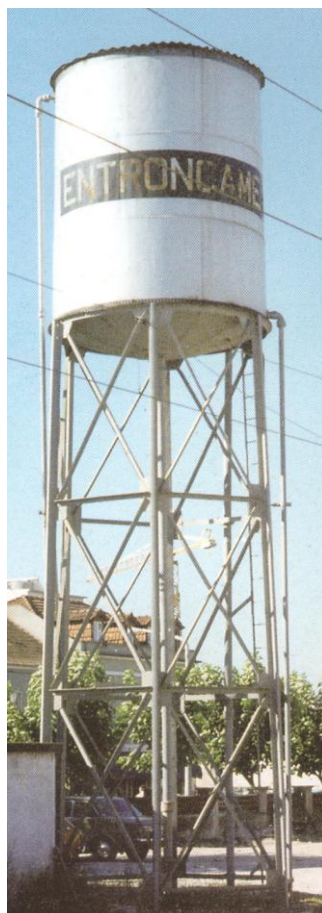


Fig. 1 – Depósito de água
Estação de Entroncamento
(Foto Arquivo AMF)

1. A MUSEOLOGIA INDUSTRIAL

1. A MUSEOLOGIA INDUSTRIAL

Pode-se dizer que a Museologia Industrial, será uma disciplina específica da moderna museologia a qual estuda as condições objectivas e subjectivas da criação de museus industriais e mineiros, em geral, pela adaptação e refuncionalização de património industrial e sua transformação em museus. A sociedade industrial criou os organismos de protecção cultural mas, a dado momento, esses mesmos bens são destruídos, em nome do “progresso”.

Se recuperarmos as aulas da cadeira de Museologia Industrial, incluída como opção, no Mestrado em Museologia, há conceitos que foram sendo defendidos ao longo dos tempos, ou seja, verificamos que com o fenómeno da industrialização, com as indústrias da cultura, com a reprodução de obras-primas, o homem tem tido, em relação ao património, quatro atitudes diferentes, conforme a tese de Michel Lacroix¹³:

1. Vandalismo – a mais antiga e a mais estudada depois da Revolução Francesa;
2. Indiferença – a mais banalizada pela sociedade de consumo;
3. Intervenção – a mais desenvolvida pela industrialização, de formas negativa e positiva;
4. Salvaguarda – a mais frágil e a menos estudada e praticada pelas instituições, apesar do avanço da cidadania e da democracia.

Com a extinção do património industrial e mineiro e seus complexos tecnológicos, há um vazio identitário, levando ao empobrecimento da cultura patrimonial, técnica, arquitectónico-artística e social. Há uma fragilidade dos vestígios industriais, quer nas mentalidades, na cultura patrimonial, nos interesses económicos especulativos, quer na revolução permanente dos meios de produção. A formação da Paisagem Industrial¹⁴, passa pelas evidências técnicas: os açudes, as levadas, os aquedutos, os canais, linhas, pontes e estações de caminho-de-ferro; passa, também, pelas evidências industriais: a fábrica, enquanto monumento da civilização industrial, a revolução energética como a hidráulica, a eólica, o vapor e a eléctrica mas, passa ainda, pelas evidências sociais: a habitação operária, os bairros sociais e as cidades fabris. Mas a Paisagem Artificial, enquanto industrialização, é uma paisagem enquanto “sistema

¹³ LACROIX, Michel, *O Princípio de Noé ou a Ética da Salvaguarda*, Lisboa: Piaget, 1999.

¹⁴ TRINDER, Barrie, *The Making of the Industrial Landscape*, London: Phoenix, 1998.

técnico”, com as infra-estruturas, com a água, gás, iluminação e esgotos. Também a química, a electricidade e electrónica e, ainda, a ecologia e o ambiente.

1.1. museu industrial

A génese dos Museus Industriais, no século XIX, passava pelos conservatórios de artes e ofícios, exposições universais, exposição permanente de matérias-primas, escolas industriais, instituições arqueológicas actuais. No Museu Industrial prevaleciam o coleccionismo, a classificação sistemática (natureza), o iluminismo, o enciclopedismo, o academismo (científico) e associações industriais, o que levava ao progresso científico, material e moral, bem como à educação, no âmbito da sua disseminação, gerando novos horizontes sociais, novos métodos com o aparecimento das Escolas Politécnicas.

Aos museus industriais compete interpretar, explicar e apresentar a sociedade em que nos encontramos, uma sociedade extremamente complexa, a qual emergiu do processo de industrialização ocorrido nos últimos duzentos anos. Além disso, os museus industriais não se devem limitar à história económica da industrialização, ou à história da evolução tecnológica devendo, também, assumir a vertente da história social.

Numa época em que os vestígios das primeiras fases da industrialização estão a desaparecer, torna-se indispensável a salvaguarda da sua memória e algum do património mais significativo, seja ele móvel ou imóvel, uma tarefa que compete aos museus. Os museus mineiros e industriais enquanto vitrinas, destinavam-se a apresentar nos seus conteúdos:

1. Matérias-primas, matérias secundárias e combustíveis produzidos ou associados;
2. Objectos tecnológicos (que em princípio pertencem, no todo ou em parte, ao ciclo do trabalho);
3. Processos de produção, isto é, Trabalho;
4. Produtos, subprodutos e amostras ou, em sua substituição, materiais inertes enquanto referência de segurança;
5. A contentorização e imagem dos produtos (embalagens; design e publicidade);
6. A organização da indústria ou da mina no espaço e no tempo (envolvendo os diversos interlocutores sociais);

7. Documentos a duas ou três dimensões que ilustram a comunicação e desenvolvam as mensagens museais;
8. Outros objectos correlativos e/ou em contexto. O Trabalho e os trabalhadores são, nesta perspectiva, *objectos de museu*.

Os trabalhadores são sujeitos do processo museal, porque:

- a. Integram o próprio discurso e método museal – produção ao vivo;
- b. Participam no projecto, na sua execução e na vida do museu;
- c. Colaboram na conservação e restauro dos espólios;
- d. Podem assumir um papel na Direcção no Quadro do Pessoal do Museu.

Ao intervir no património industrial, os museus podem ajudar a delinear, ou mesmo serem protagonistas, a nível de estratégias, de intervenção no meio as quais, passam pela reflexão sobre a relação entre a desindustrialização e as políticas de constituição dos acervos. A selecção dos testemunhos materiais a preservar é um aspecto da maior importância mas, também, o levantamento oral junto dos trabalhadores e da interpretação dos processos fabris e dos circuitos de produção correspondentes aos espaços e equipamentos industriais, desenvolvendo as suas potencialidades como recurso ao desenvolvimento sustentado e como produtos da identidade cultural.

Mais do que pelos conteúdos, muitos museus impõem-se também pelos seus “contentores” e pela visibilidade mediática dos seus autores. A Museologia Industrial não é indiferente a essa dinâmica de renovação e de interesse, intervindo no processo de desindustrialização de áreas urbanas valorizando edifícios e conjuntos industriais, na renovação de identidades urbanas valorizando as suas memórias e dos seus símbolos materiais. Finalmente, a percepção clara que hoje se tem da importância do turismo cultural, é a de que ele é uma actividade multiplicadora da revitalização da base económica urbana¹⁵.

Neste contexto, de novas dinâmicas e tendências de renovação, a museologia industrial pode cair em lugares comuns, tendo ela de estar atenta e informada acerca das novas tendências, alargando a sua rede de interdisciplinaridade, como sejam, a sedução cénica a qual, no limite pode provocar uma perversão nos objectivos de qualquer museu

¹⁵ Cf. DOMINGUES, Álvaro, “Museologia Industrial – o que está a mudar?”, *1º Encontro Internacional sobre Património Industrial e sua Museologia. Comunicações*, Lisboa: EPAL/GIC, 2000, p. 7.

ou exposição. Também a provocação, sem programa museológico, onde conteúdo e contexto se desencontram, ou ainda, a “Indústria de Museus” onde a mercantilização da cultura provoca uma viragem da limitação elitista à completa massificação.

1.2. museus técnicos e da ciência

Nos últimos anos tem sido crescente o interesse da comunidade científica internacional na utilização de colecções e de artefactos como fonte para a investigação em história. Actualmente, a cultura material será, talvez, uma das áreas mais interessante e “de ponta” da história da ciência. Tomemos como razão, dois exemplos: em primeiro, não se pode continuar a pensar que a história da ciência pode continuar a ser feita com recurso exclusivo a fontes documentais, já que não é possível ignorar a importância histórica dos milhões de instrumentos científicos, espécimes de história natural e herbários que se encontram em museus, observatórios astronómicos, colecções privadas, escolas secundárias e hospitais – em Portugal e em toda a Europa. Sendo importante preservar o património científico, o primeiro passo, passa por estudá-lo e conhecê-lo em profundidade. Em segundo, a utilização de colecções por historiadores vai enriquecê-las com uma “camada” de informação que vai muito para além da informação disponibilizada aos conservadores dos museus no seu dia-a-dia. Assim, pode-se dizer que a utilização dos objectos como fonte põe-nos questões e desafia-nos numa ordem metodológica e historiográfica o que tem suscitado o interesse quer de historiadores quer de profissionais de museus. Tradicionalmente, a tecnologia dos museus faz apelo às ciências exteriores para o estudo dos seus objectos. São as denominadas “ciências de referência”, específicas para cada tipo de museu: a história de arte para os museus de arte; as ciências naturais para os museus de história natural, etc.

Na dinâmica da nova museologia, tendencialmente adaptada em todo o mundo desde a instituição do ICOM (Conselho Internacional de Museus), na década de 1940, o museu deixou de ser apenas um lugar-comum de conservação e mostra dos tesouros acumulados, sendo agora um lugar aberto de produção de cultura, de acordo com as especificidades e possibilidades das suas colecções, o que nos levou a assistir a duas vias para o nascimento dos museus:

1. A época das luzes, como mostra de saber;

2. A época das universidades, como laboratórios, local de fazer.

O museu começou por ser gabinete de curiosidades, uma acumulação de objectos dispersos. No século XIX, o museu é um instrumento de produção de ciência, pelo estudo das colecções, com preocupação de transmitir instrução às pessoas. Há uma especialização científica, o que originou os museus especializados. Em Portugal, não soubemos, ou não conseguimos acompanhar o que no estrangeiro se fazia com o avanço das técnicas e fomos ficando desfasados. Não tivemos museus ao ar livre. Houve uma falta de investimento, ao longo dos tempos, nos nossos museus. Os Jardins Zoológicos e os Jardins Botânicos passam a ser considerados como Museus, devido ao aspecto científico das suas colecções de animais e plantas. Anteriormente, nascem como fazendo parte de Museus de História Natural. O Museu setecentista tem a preocupação com a salvaguarda do património, com a introdução da dimensão histórica, enquanto o Museu oitocentista tem a preocupação de ser um instrumento de formação e ensino (museus de arte/história natural)¹⁶. É o advento do museu moderno, ligado à investigação e ao ensino numa organização/colecção de produtos. É nos museus que se formam os especialistas que se inserem no universo da formação profissional de índole técnica e artística. O Museu é, assim, um estabelecimento de salvaguardas e valorização do património histórico/artístico e também de espécies. A Museologia setecentista tem uma ligação muito forte com as viagens de exploração científica. Ao longo de oitocentos, dá-se um desenvolvimento dos museus, com a ampliação e diversificação das suas ligações com as ciências e uma modernização cénica como factor de polarização dos públicos. Daqui nasce uma dupla solicitação dos Museus:

- a. Museu com reservas para estudo; b. Museu com exibições para visitas.

O primeiro, num conceito de serviços de instrumento de avanço científico, o segundo, num conceito de serviços de instrumento de instrução. É o *Dual Arrangement*, a *Dupla Solicitação* dos Museus. Em Portugal, os museus como instrumentos de progresso científico, foram sendo, sucessivamente, os museus de História Natural, anexo ao Ensino Superior, à Administração Central dos Serviços Geológicos, a Galeria Nacional de Pintura do Museu Nacional de Arte Antiga, em 1868/1884 e nos termos do século, o Museu Etnográfico Português e, em 1897, o Museu Etnológico – Arqueologia, Etnografia e Antropologia. Também um contributo importante para o desenvolvimento

¹⁶ Cf. <http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e31.html>.

do conhecimento, chegou através dos museus associativos, como o Museu da Real Associação dos Architectos Civis e Archeologos Portuguezes (1876), Largo do Carmo - Lisboa e os do Ensino Superior, como o Museu do Instituto Politécnico de Coimbra ainda que a subordinação dos museus às entidades académicas tenha contribuído para o não desenvolvimento da vertente de abertura ao público. Em contrapartida, desenvolve-se a galeria de estudo criando-se, aqui, um museu com três sectores distintos: 1. Exposição - grande público; 2. Galeria de Estudo – estudantes; 3. Reserva – reserva. Este conceito é desenvolvido nos Museus de Ciência e de Técnica onde a exposição temporária vai ganhar uma grande importância, já que novas soluções cénicas, implicam uma maior utilização das colecções das reservas o que origina, por sua vez, uma maior investigação. O maior exemplo desta situação deu-se com a Grande Exposição de Paris, em 1937. Em Portugal, isso foi difícil de levar à prática, devido aos nossos pequenos museus e, consequentemente, poucas colecções o que levava a considerar a galeria de estudo como o prolongamento da área de exposição. Esta situação não se alterou com o passar dos anos pois, “O problema da preservação do património científico tem tido muitas facetas complexas, e uma das principais é termos sido incapazes, até agora, de incluir o património na agenda da divulgação da ciência e da cultura científica”¹⁷.

1.3. museus mineiros e industriais

A energia é o património do Universo. O Homem captou-a do Universo e domou-a pela força do génio. Da descoberta do fogo à fusão nuclear houve aquisição contínua das soluções energéticas postas ao serviço das culturas e das civilizações. As diferentes etapas na produção da energia nas sociedades históricas vão transformar-se em património tecnológico, em singulares arquitecturas, em documentação e transmissão de conhecimento. Na roda de Coulomb¹⁸, o peso e o movimento do homem é a energia, destinada a ser aplicada a diversas finalidades. Embora com algum atraso relativamente aos países mais desenvolvidos, também em Portugal se deu a revolução industrial, a partir do século XIX, à custa da então moderna tecnologia do vapor. Em Portugal o nascimento, o desenvolvimento e o surgir da salvaguarda e valorização do

¹⁷ LOURENÇO, Marta C., “Os Museus de Ciência Hoje”, *Museologia. PT*, Lisboa: IPM, nº 4, 2010, p. 102.

¹⁸ Roda conhecida na Antiguidade para tirar proveito da força motriz humana de escravos e prisioneiros. Teve aperfeiçoamentos nos séculos XVIII e XIX, devido aos estudos de Coulomb (1736-1806).

património e da arqueologia industrial foram o primado dos fundamentos culturais além de se tornarem as bases teóricas, de concepção e de projecto do aparecimento dos museus industriais, em embrião desde 1984¹⁹. Num processo de reutilização dos bens culturais deixados pela civilização industrial, são criadas sinergias numa participação, num desenvolvimento integrado, numa comunicação, já que esses mesmos bens passam a ser entendidos como recursos culturais. A fábrica ou a mina, com as suas soluções arquitectónicas e técnicas acabam por ser transformadas/refuncionalizadas em contentores do próprio museu (Fig. 1).

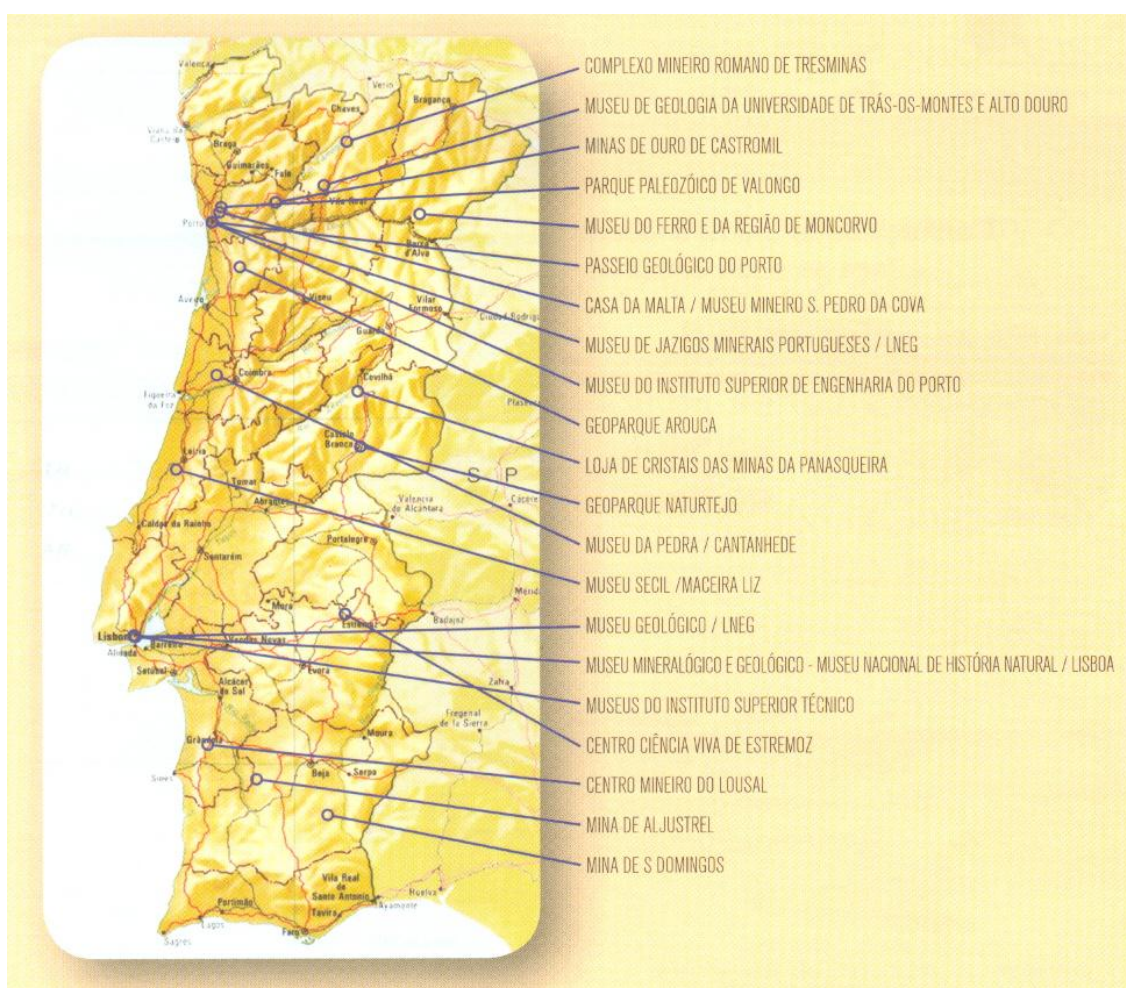


Fig. 1 – Roteiro das minas e pontos de interesse mineiro e geológico de Portugal
(www.roteirodeminas.pt)

A salvaguarda e valorização do património industrial em Portugal data do início dos anos 80 do século passado, uma a duas décadas depois do seu aparecimento na Inglaterra, na Bélgica, França, Holanda, Alemanha e na América do Norte. “Desde esse

¹⁹ O Museu do Ferro da Região de Moncorvo, foi o primeiro museu com estas características, inaugurado em Dezembro de 1984.

momento, tanto a salvaguarda e valorização, como a génese dos museus industriais andaram associados à consciencialização do significado das etapas e períodos da industrialização em Portugal e dos objectos a eles inerentes, como à observação das transformações económicas, sociais e culturais ocorridas após a “revolução dos cravos” (25 de Abril de 1974) ... Fez entrar na esfera do património outras comunidades, como os operários e os mineiros, os técnicos e os engenheiros industriais”²⁰.

1.3.1. os museus mineiros e o caminho-de-ferro

São vários os exemplos, em Portugal, de exploração de minas, onde os caminhos-de-ferro tiveram a sua importância. Nas minas da Serra dos Monges Nº 1, das Ferrarias e da Nogueirinha, no Alentejo, concelho de Montemor-o-Novo, já os romanos e, mais tarde, os mouros, deixaram vestígios da prática de mineração e fundição. Com maior ou menor sucesso na sua exploração, elas foram servidas por pequenas linhas ferroviárias para facilidade de escoamento do minério o que se deu por volta de 1872. “A pequena linha com uma extensão de aproximadamente de 4200 metros, tinha início ao quilómetro 81 da linha do Sul e Sueste e seguia, numa rampa ligeira mas contínua, até às proximidades da mina”²¹. Sendo de via métrica, era a única desta medida no sul do país. Apesar de só ter durado de 1872 a 1879, e mesmo após estes anos todos passados, ainda podiam ser vistos alguns troços desta linha, como no grande aterro junto ao Convento dos Monges. Já a Mina da Nogueirinha, registada em 1871, chegou a ser servida por uma linha de via larga com uma extensão de aproximadamente 5 Kms que a ligava directamente à estação de Casa Branca sendo as próprias locomotivas e os vagões da Companhia do Sul e Sueste que circulavam até à mina. Implantada depois de 1876, a mina veio a ser abandonada em 1929 com o consequente abandono da linha.

A linha compreendida entre as estações de Torre da Gadanha e Casa Branca na linha do Sul e Sueste (actual linha do Alentejo), revestiu-se de grande interesse para a história dos caminhos-de-ferro de cariz industrial que foram existindo ao longo dos anos em Portugal, já que num percurso de apenas quinze quilómetros entroncavam três vias férreas mineiras de bitolas diferentes (de 600 mm, de 1000 mm e de 1668 mm, a bitola

²⁰ CUSTÓDIO, Jorge, “A Emergência e a Génese dos Museus Industriais e de Empresa em Portugal”, *Rede Portuguesa de Museus*, nº 18, Lisboa: RPM, Dezembro de 2005, p. 14.

²¹ BARRADAS, Ricardo, “Caminhos de ferro industriais - Minas de ferro de Montemor-o-Novo”, *O Foguete*, nº 19, Entroncamento: AMF, 2008, pp. 58.

ibérica), como eram as da Linha de Évora e do Ramal de Montemor além das minas dos Monges e Nogueirinha e as da região de Santa Susana. Também a barragem do Pego do Altar, em Alcácer do Sal contemplou uma linha férrea de medida standard, construída em 1939 ou 1940, com uma extensão aproximada de dez quilómetros, com o fim de transportar pedra da Pedreira de Corte Pereiro, para a construção da barragem. Com a inauguração da barragem, em 1949, chegou ao fim a utilidade da via-férrea e a sua consequente desactivação.

Com a 2ª Guerra Mundial deu-se a escassez de carvão importado, o que levou a que as locomotivas com caixas-de-fogo de maiores dimensões fossem adaptadas à queima de fuelóleo. Esta situação obrigou ao estudo “...de vários loteamentos com carvões nacionais (Pejão, S. Pedro da Cova Rio Maior) e fizeram-se, caso a caso, as necessárias adaptações”²². Também aqui, a ligação das minas ao caminho-de-ferro.

Estas vias férreas de minas, também tiveram a sua história que merece ser conhecida. Com a sua quase totalidade desaparecida, ainda assim, interessava preservar os sítios e, porque não, com base nos estudos já efectuados ou a efectuar, talvez a sua reconstrução para melhor compreendermos a sua verdadeira mais-valia no conjunto das minas em Portugal. Afinal, elas podem ser a dinâmica conceptual da arqueologia industrial, podem ser o alicerce para a criação de museus industriais portugueses, como é o caso das Minas do Lousal, no concelho de Grândola, distrito de Setúbal, que mereceram já um projecto para a sua musealização²³, entre outras como, por exemplo, as da região de Moncorvo, que deu origem ao *Museu do Ferro da Região de Moncorvo*, inaugurado em Dezembro de 1984 ou, ainda, o *Museu do Carvão e das Minas do Pejão*, em Castelo de Paiva. A investigação, irá viabilizar, ou nalguns casos, como vimos, já viabilizou, a produção de programas que, por si mesmos, desenvolveram as diversas perspectivas sociais, técnicas, industriais e culturais existentes nestes locais.

1.3.2. os museus de empresa

Mas também as empresas, começaram a olhar de maneira diferente para o seu espólio industrial, transformando-o em material museológico. Não só o material em si

²² AA. VV., *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho-de-Ferro no final do séc. XX*, CP, Caminhos de Ferro Portugueses; Lisboa: REFER EP, 1998, p. 31.

²³ SANTOS, Luísa e TINOCO, Alfredo, “Um Projecto de Musealização para as Minhas do Lousal”, *Arqueologia & Indústria*, nº 1, Lisboa: APAI, 1998, pp. 117-125.

mas, também, os seus edifícios, que começaram a ser musealizados dando origem aos chamados *Museus de Empresa*. Desde o século XIX, que a ideia de um museu técnico e industrial em Portugal, se fazia sentir. Esta ideia resultava da influência dos filósofos franceses e ingleses. Em Portugal, a Sociedade Promotora da Indústria Nacional defendia a criação de “um depósito de modelos de instrumentos, de máquinas, de planos e de desenhos que pudessem ser visitados pelo público interessado, em especial os artistas”. A legislação de Passos Manuel criou, entre nós, os Conservatórios de Artes e Ofícios de Lisboa, por volta de 1837. Mais tarde, em 1852, foi Fontes Pereira de Melo, a criar um novo museu industrial, adstrito ao Instituto Industrial de Lisboa. Em 1867-1868, começa a funcionar o Museu Tecnológico, consignado na lei desde 1864 por João Crisóstomo de Abreu e Sousa. Por volta de 1863 entre os industriais nasce a ideia da criação de um Museu Industrial do Conselho Geral das Alfândegas o qual viria mesmo a surgir em 1873. Mesmo assim, era o interesse do incremento do ensino industrial a razão essencial com a qual o Estado defendia a criação de museus de cariz industrial. A melhor iniciativa neste âmbito deveu-se ao ministro António Augusto de Aguiar que, pelos Decretos de 24.12.1883 e de 03.01.1884, irá criar os museus industriais de Lisboa e do Porto, os quais irão despoletar uma diversidade de exposições a nível industrial²⁴. É o Património Industrial como motor da Museologia Industrial, nos edifícios, nas estruturas, nas paisagens.

Um dos melhores exemplos de Museu Industrial de Empresa, é o Museu da Electricidade, em Lisboa. O Museu da Electricidade, propriedade da Fundação EDP, está instalado na antiga Central Tejo, em Belém. Abriu as portas em 2006, num espaço já por si histórico, marco arquitectónico da cidade. A Central Tejo desenvolveu-se a partir da pequena Central da Junqueira, construída em 1908, construindo-se outra maior, uma termoeléctrica, que entra em uso em 1919. O edifício era todo de um estilo arquitectónico industrial, ao estilo das grandes construções europeias da época, quando o carvão era o elemento primeiro, chegando em fragatas pelo Tejo.

Também a *Casa da Luz*, Património Industrial da Senhora do Desterro, em Seia, na Serra da Estrela nos traz aos nossos dias as memórias da antiga Central

²⁴ CUSTÓDIO, Jorge, “Museu Industrial e Comercial”, *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994, pp. 611-613.

Hidroelétrica da Senhora do Desterro²⁵, localizada na freguesia de São Romão, no concelho de Seia. Inaugurada em 1909, foi desactivada nos anos de 1990. A partir da década de 1940, começou-se a pensar na sua salvaguarda e revalorização, com a primeira ideia da sua musealização a nascer em 1946, quando se pensou em abandonar o primitivo edifício para construir outro mais moderno. Mas outras ideias foram surgindo e o edifício foi ficando nas suas funções até que em 21 de Março de 2003, é assinado um protocolo entre o Município de Seia e a empresa que geria a Central, a Hidrocenel-Energia da Centro S. A., o que permitiu a adaptação da Central ao Museu Natural da Electricidade pretendendo-se, com ele, divulgar o património arqueológico, industrial e documental representativo da produção de energia hidroelétrica em Portugal.

Também a indústria do vidro, criou os seus próprios museus, como foi o caso do Museu do Vidro, na Marinha Grande (ainda que com carácter municipal), com o objectivo de apresentar os produtos resultantes da produção vidreira e das suas tecnologias, nomeadamente a produção de cristal. O vidro doméstico, vidraça, material de construção e iluminação. Como exemplo, as múltiplas aplicações do vidro à iluminação fazem dele um produto imprescindível que, até hoje, não encontrou ainda substituto²⁶. As lucernas e as lâmpadas primitivas eram produzidas em cerâmica ou metal. Não se sabe ao certo quem primeiro aplicou o vidro neste tipo de iluminação, em substituição daqueles materiais. Nas lanternas o vidro surgiu como chapa protectora da combustão interna. Em 1780, Argand, de Giron, inventou a mecha circular controlável pelo movimento da mão, feita de algodão tecido e, ao mesmo tempo, a chaminé de vidro, elementos que constituíram uma autêntica revolução na iluminação particular. A era das chaminés de vidro começou então e prolongou-se até à electrificação total do território. Foi o aparecimento das lâmpadas eléctricas, tornadas viáveis desde Edison, que determinou o aparecimento de fábricas especializadas na sua produção. Em Portugal, a primeira data dos anos 30 e as suas lâmpadas tinham a marca Lumiar. Na Marinha Grande, existiu mais tarde a fábrica de lâmpadas Philips. Contudo, o vidro foi, durante muito tempo, utilizado apenas para duas funções: suporte ou protecção da luz.

²⁵ MARQUES, João Orlindo, *A Casa da Luz... Património Industrial da Senhora do Desterro, Serra da Estrela*, EDP, Produção/Município de Seia, 1ª ed., s. l., 2009.

²⁶ Jorge Custódio, *A Indústria do Vidro na Perspectiva da Arqueologia Industrial*, Lisboa: APAI, 1989.

A revolução da iluminação ocorrida nos finais do séc. XVIII e na primeira metade do séc. XIX levou ao fabrico e à divulgação das chaminés de vidro a partir de 1780. O gás de iluminação vai combinar diversas formas de iluminação pública e privada com as técnicas adquiridas de protecção da chama com o uso das chaminés e bicos para a combustão do gás. As cidades, no seu crescimento, exigem a iluminação pública e, na passagem da noite natural para a noite artificial, o vidro vai ocupar um lugar charneira nas indústrias de iluminação, em função das suas características e propriedades. Nesta altura, na fábrica da Marinha Grande, na continuação da produção da fábrica de Coima, produziam-se vidros para iluminação. O desenvolvimento da iluminação a gás em Lisboa provoca uma primeira especialização em vidros de iluminação na fábrica das Gaivotas, cuja localização era próxima da fábrica do gás da Boavista. Simultaneamente, surgem técnicas de sinalização em que a iluminação passava a transmitir-se a longa distância. As pesquisas sobre as lentes e o seu poder reflector e amplificador da luz vieram a ocupar a atenção dos construtores dos modernos faróis. Uma outra revolução foi a dos candeeiros a petróleo, cuja produção foi crescendo à medida que o petróleo se vulgarizou no nosso território. Indo ao encontro da descoberta de Ménard (1843), o candeeiro de petróleo divulgou-se na 2ª metade do séc. XIX, vindo da América, vulgarizado pelos próprios trabalhadores das bacias petrolíferas. A iluminação privada ganha então um enorme relevo através deste óleo mineral e, pela primeira vez, o vidro vai ocupar um lugar central na iluminação pelas quantidades produzidas, pela universalidade do uso e pela gama de produtos que oferece. Na Marinha Grande, todas as fábricas produziam candeeiros a petróleo. A Exposição da Electricidade, realizada em Paris em 1881, vulgariza a grande revolução das lâmpadas de incandescência com fio condutor de carvão que, em breve, iriam substituir na via pública os candeeiros a gás e, nas casas, os candeeiros a petróleo, com o advento do abastecimento domiciliário de electricidade. O fabrico mecânico da lâmpada impôs-se com a expansão da energia eléctrica e das novas formas de iluminação a preços baixos. A expansão da iluminação eléctrica leva a profundas transformações no estudo da luz, hoje fundamental em muitos sectores. A produção de vidro na Marinha Grande prolongou assim, desde os primeiros tempos, a tradição de Coima, como de resto o provam as descobertas arqueológicas ali efectuadas, confrontadas com os desenhos a sanguina patentes em dois catálogos setecentistas (os mais antigos conhecidos em Portugal), atribuídos até recentemente aos irmãos Stephens, fundadores da nova Real Fábrica de Vidros, em 1769, de que Beare

foi precursor. Na Real Fábrica de Guilherme Stephens, o primeiro forno que se acendeu, em Outubro de 1769, destinou-se à produção de vidraça, fabricada pelo processo de cilindros soprados (mangas). O vidro liso, os serviços de mesa, com decorações gravadas ou lapidadas, os vidros de fantasia, o vidro moldado e prensado (estes últimos processos, no final do século, já mecanizados) foram o principal da produção da Fábrica da Marinha Grande, que, segundo parece, chegou a ser suficiente para o mercado nacional. Vários modelos tradicionais, já fabricados no século XVIII, prolongaram-se por oitocentos e, em vários casos, por novecentos, apesar do abandono de certos estilos (como o *la façon de Venise*) e a adopção de outros, tendência de resto já bastante sensível nos finais do século XVIII. Apesar, também, da renovação imposta pelas mudanças de práticas sociais e no mundo da ciência. Com o aparecimento de novas fábricas no último quartel do século XIX, a cidade-oficina abre-se a novas experiências técnicas e estilísticas. Contudo, muitos moldes, objectos tradicionais, técnicas decorativas e de fabrico, já enraizados na antiga produção da cidade, foram adoptados por essas novas fábricas, criando o que se poderá chamar *vidro da Marinha Grande*, herdeiro, como referimos, do *vidro de Coima* e de outros lugares, o que levou à criação do Museu do Vidro, na Marinha Grande. O Museu do Vidro está instalado no Palácio Stephens (Fig. 2), edifício de inspiração Neoclássica, construído na segunda metade do séc. XVIII e classificado de interesse público. Este palácio foi a antiga residência do industrial inglês Guilherme Stephens, que em 1769 obtém, através de Alvará Régio, o restabelecimento da Real Fábrica de Vidros da Marinha Grande. Criado por decreto lei em 1954, o Museu do Vidro é inaugurado a 13 de Dezembro de 1998, no ano em que a cidade da Marinha Grande comemorou 250 anos da Indústria Vidreira.



Fig. 2 - Museu do Vidro - Palácio Stephens
(Foto site Município da Marinha Grande)

Também a indústria cimenteira começa a valorizar o seu património. Em Leiria, o Núcleo Central e outros espaços, do Museu da Fábrica Maceira-Liz, foi inaugurado em 22 de Abril de 1991 e reestruturado entre 2003 e 2006. Acolhe uma exposição retrospectiva da história da Empresa de Cimentos de Leiria, através da qual o visitante dispõe de uma abordagem cronológica, desde a sua fundação no início do século XX até à actualidade. Vinte anos depois, inaugura-se o Museu da CIMPOR (Fig. 3), em Alhandra. “A construção do Museu da CIMPOR enquadra-se no horizonte da missão cultural e social da empresa. À conta desta razão, ele é um Museu de Empresa. Não apenas de Alhandra, mas da nova escala da indústria cimenteira de organização multinacional. Reflecte a ambição dos primeiros industriais e das suas formas de organização e permanência no tecido empresarial ao longo do tempo – cento e vinte anos passados. Enquanto, lugar de memória, convoca a identidade de todos aqueles que materializaram a produção do cimento em Portugal”²⁷. Sendo a mais antiga unidade fabril instalada em Portugal (1890-1894), ela testemunha uma evolução tecnológica, industrial e social muito diversificada. Fundada num momento em que o fabrico do cimento vivia, ainda, uma era pré-industrial em Portugal, inseriu-se na afirmação europeia e mundial do cimento Portland artificial, inventado por Joseph Aspdin, em 1824 e produzido industrialmente na Inglaterra, desde 1844, na pátria da revolução industrial.



Fig. 3 - Museu da CIMPOR - Alhandra
(Foto Luís Filipe)

²⁷ CUSTÓDIO, Jorge, *Museu da Cimpor. Inauguração: Alhandra 22 de Março de 2011*. Texto adaptado.

1.4. museus ferroviários internacionais

Com o passar dos anos, também o caminho-de-ferro, sentiu necessidade de preservar as suas memórias. Começaram por ser as empresas de caminho-de-ferro a ter esse papel por essa Europa fora, nomeadamente na Inglaterra, Holanda, França e Espanha só para dar alguns exemplos. Apesar de ter sido na Inglaterra que nasceu o caminho-de-ferro, foi na Holanda e na França que abriram os primeiros Museus Ferroviários sendo até, na Noruega, que existe o mais antigo Museu na Europa, desde 1896.

1.4.1. *het spoorwegmuseum* – Utrecht, Holanda

Sendo a Holanda um país de rios e canais, o advento do caminho-de-ferro sempre foi considerado como inútil. A concorrência com a estrada começou a partir de 1800 quando na Inglaterra já o novo e revolucionário meio de transporte de caminho-de-ferro estava prestes a mudar o mundo. Só o êxito das linhas de caminho-de-ferro em países vizinhos como a Bélgica e a Alemanha, fez mudar as mentalidades holandesas, inaugurando-se, oficialmente, o caminho-de-ferro na Holanda em 24 de Setembro de 1839, entre as cidades de Harleem e Amsterdão²⁸. A ideia de criar um museu ferroviário, começou a ganhar corpo desde o encerramento de algumas estações que serviam o vapor, o qual terminou definitivamente nas linhas holandesas em 1958, dando lugar à electrificação. Era o caso das estações de Maliebann e Bitstraat tendo a primeira servido, provisoriamente, de depósito de objectos perdidos ficando abandonada desde o início da 2ª Guerra Mundial. Entretanto, um ferroviário residente em Utrecht, começou por juntar em sua casa muito espólio sobre a história do caminho-de-ferro e com o avolumar do material e já na impossibilidade de conseguir mais espaço para o albergar a Direcção dos NS, caminhos-de-ferro holandeses, oferece-lhe um local nos edifícios principais da empresa para ali se formar um pequeno museu ao mesmo tempo que se constituía, de comum acordo, uma Fundação para administrar esse espólio. Mas com a morte, em 1927, desse mesmo ferroviário, receou-se a perda dessa ideia. No entanto, um novo director dos NS acarinhou essa ideia tendo surgido, no ano seguinte, uma exposição pública dessa mesma colecção, desde logo com um grande sucesso.

²⁸ AMARO, Jaime, “O Museu Ferroviário Holandês em Utrecht”, *O Foguete*, nº 7, Entroncamento: AMF, 2003, p. 37.

Ao longo de vários anos a exposição mudou de local por várias vezes. Durante a 2ª Guerra Mundial, o espólio museológico esteve à guarda no Rijkmuseum (Museu do Estado), em Amsterdão, mas logo que ela terminou a exposição mudou de sítio: foi a abandonada estação de Maliebaan, a escolhida para a instalação do acervo museológico. Feitos os necessários arranjos, o Museu Ferroviário de Utrecht (Fig. 4), abriu as suas portas a 5 de Novembro de 1954.



*Fig. 4 - Museu ferroviário de Utrecht – Holanda
(Foto site do Museu)*

1.4.2. *musée français du chemin de fer – cité du train* – Mulhouse, França

Terminada a 2ª Guerra Mundial e aproveitando a reforma de material circulante que estava a ser feito pela SNCF – Société Nationale des Chemins de Fer, de antigas companhias ferroviárias francesas, a AFAC, Associação de Amigos dos Caminhos-de-Ferro, que tinha sido constituída antes da guerra, apresentou um estudo de viabilidade de construção de um museu ferroviário além de uma lista de material passível de ser preservado²⁹. Tendo sido aceite esta ideia foi criada, em 1969, a Associação do Museu Francês do Caminho-de-Ferro com a missão de fundar o Museu e proceder à sua gestão. “Em 12 de Junho de 1971, o embrião do futuro Museu Ferroviário foi apresentado ao público, constituído por uma exposição provisória de uma dezena de locomotivas na rotunda de um antigo depósito da SNCF, em Mulhouse. Cinco anos mais tarde, e depois em 1983 e com a construção do edifício definitivo do Museu, todas as peças mais representativas da rica história ferroviária francesa puderam estar, assim,

²⁹ Em 1965, a AFAC edita o catálogo “Chemins de fer d’hier pour un musée ferroviaire français”, depois da direcção de material e tracção da SNCF, em 1961, ter reagrupado os materiais preservados no antigo depósito de Chlon sur Marne.

condignamente instaladas”³⁰. Depois de uma fase menos conseguida, no início de 2004 o Museu Ferroviário de Mulhouse fechou as suas portas para reabrir, a 11 de Março de 2005, com novas salas, com a exposição renovada, numa cenografia dinâmica e interactiva, como a *Cité du Train* (Figs. 5/6). Este “novo” Museu criou duas áreas bem diferentes entre si, sendo a mais recente denominada de “O século de ouro dos caminhos-de-ferro” sendo que a outra, já existente, se chamava “A aventura ferroviária”.



*Figs. 5/6 - Museu ferroviário de Mulhouse - França
(Fotos site do Museu)*

Com vários temas representados podemos ver, na primeira área, “O Caminho-de-ferro e as férias”, “O Caminho-de-ferro e a montanha”, “Os comboios oficiais”, “O Caminho-de-ferro e a guerra”, “Os Ferroviários” e o “Universo das Viagens”. Todo um mundo ferroviário que se nos abre aos olhos nesta verdadeira *Cidade do Comboio*. Na área mais antiga podemos ver várias locomotivas a vapor, a diesel e eléctricas e ainda automotoras e carruagens. Não é um espaço tão interactivo mas é onde podem ser vistas as peças mais emblemáticas do caminho-de-ferro francês.

No prefácio do catálogo da *Cité du Train*, pode ler-se “... Para lá de um meio de transporte, o comboio reflecte igualmente a evolução da sociedade, pela sua faculdade de aproximar os homens. Constitui ainda um elo indispensável ao desenvolvimento económico e tem um papel importante no ordenamento do território ...”³¹.

³⁰ AMARO, Jaime, “A “Cité du Train”, ou o espectáculo do caminho de ferro em Mulhouse”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, p. 15.

³¹ *Ibidem*, p. 25.

1.4.3. *national railway museum* – York, Inglaterra

No país do nascimento do caminho-de-ferro foi ainda, no século XIX, que em Londres, no Museu da Ciência, então conhecido como Museu do Escritório de Patentes se começou a coleccionar algumas peças do caminho-de-ferro inglês, entre as quais o Rocket – “O Foguete”, de George Stephenson (Fig. 7). A partir do final do século XIX, as empresas ferroviárias inglesas começaram a preservar o seu passado: a North Eastern Railway (LNER), que abriu um museu público em York dedicado ao caminho-de-ferro, em 1927; durante a década de 1930, a Great Western Railway (GWR); a Ferroviária de Londres, a Midland e a escocesa (LMS). A North Eastern Railway (LNER) e o Caminho-de-Ferro do Sul (RS) tinham, todas, quantidades significativas de material ferroviário recolhido. Mas foi só depois de 1948, quando se operou a nacionalização dos caminhos-de-ferro que se fez a junção desse espólio até então espalhado pelas diversas companhias ferroviárias inglesas. Em 1951, um "curador de relíquias históricas" das indústrias de transporte nacionalizado foi nomeado. A política de recolha poderia agora ser implementada para aumentar o espólio do país de peças ferroviárias. Tomando como exemplo a *Iorque Railway Museum at Queen Street*, a *British Railways* inaugurou o Museu dos Transportes britânico em Clapham, no sul de Londres e trabalhou com o Conselho de Swindon para lá abrir um museu.

A Lei dos Transportes de 1968 encorajou a BR para trabalhar com o Museu da Ciência no sentido de desenvolver um Museu Nacional Ferroviário para abrigar a enorme colecção existente no país e que estava sempre em expansão. Em 1975, o National Railway Museum, NRM (Fig. 8), foi inaugurado em Leeman Road, na cidade de York. O enorme depósito de locomotivas a vapor, em Minster, a apenas 700 metros de York, era um local ideal para um Museu Nacional Ferroviário e, após a sua conversão e de abertura como o primeiro museu nacional fora de Londres, o museu foi um sucesso imediato com o público. Desde 1975 o Museu foi sendo acrescentado por diversas ocasiões. Em 1990, a Câmara abriu, em Leeman Station Road, um ex-depósito de peças ferroviárias, quase duplicando o tamanho do museu no final, o que lhe valeu o Prémio de Museu do Ano, em 1990.



Fig. 7 - *Stephenson's_Rocket*



Fig. 8 - *Museu ferroviário de York – Inglaterra*
(Fotos site do Museu)

O depósito de diesel ex-adjacente ao Grande Salão foi transformado numa loja e, em 1999, foi reconstruído (baptizado de *The Works*), proporcionando o acesso do público às lojas do Museu, colecções e workshops e uma galeria de observação com vista para a estação de York. O sucesso de *The Works* levou, em parte, ao Museu ganhar o Prémio de Museu Europeu do Ano em 2001. Além de melhorias para a experiência do visitante, o NRM tem desenvolvido as suas credenciais académicas e facilidades de aprendizagem. Um grande passo à frente nessa expansão foi feito, em 1994, com o lançamento do Instituto de Estudos Ferroviários como uma *joint venture* entre o Museu e a Universidade de York. Mais tarde, em 2004, um novo museu: o NRM, na Shildon County Durham, abriu as suas portas ao público - o primeiro museu nacional a ser construído no Nordeste. Esta *joint venture* com a autarquia local permite que mais colecções do NRM possam ser preservadas adequadamente e apreciadas pelo público o que está ajudando a desenvolver o turismo em Shildon, o berço do caminho-de-ferro moderno. A mais recente actualização do NRM é a *Search Engine*, arquivo e centro de pesquisa, permitindo que os visitantes possam ver obras de arte inéditas, documentos, relatórios, fotografias e peças de pequena dimensão. Graças ao Heritage Lottery Fund (HLF), e fundos do Financiamento do Ensino Superior do Conselho, o NRM é agora capaz de oferecer acesso a académicos e membros interessados do público à sua colecção de vasto arquivo - uma das maiores e mais ricas colecções de material ferroviário do mundo. Hoje, o NRM é um dos mais movimentados museus da Inglaterra e é, talvez, o museu ferroviário mais popular do mundo.

Serve um público diverso nos seus dois locais e noutros lugares através de sua rede de parcerias com museus e património ferroviários em todo o Reino Unido. Como parte dos seus planos para manter a popularidade, estão sendo desenvolvidos programas para novos monitores que ajudarão o público do século XXI, a descobrir o enorme

impacto que o caminho-de-ferro teve na formação do mundo moderno. Foi no National Railway Museum que, em 1997, uma comitiva da autarquia do Entroncamento, se inspirou para relançar a concretização da ideia de constituir um Museu Ferroviário nesta localidade.

1.4.4. *museo del ferrocarril* - Madrid, Espanha

A estação de Delicias, em Madrid, foi inaugurada em 30 de Março de 1880. Explorada desde o início pela *Companhia de Madrid a Cáceres y Portugal*, a estação veio a encerrar a 1 de Julho de 1969. Em 1980 é classificada como “Monumento Histórico”, posteriormente como “Bem de Interesse Cultural” e em 19 de Dezembro de 1984 abre as suas portas como Museo del Ferrocarril (Fig. 8) sob administração da Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



Fig. 8 - Museu ferroviário de Madrid – Espanha
(Foto site do Museu)

Tendo no edifício central a sua principal colecção, o restante espaço está dividido em várias salas, como as de “Tracção”, a dos “Relógios”, onde se pode ver o Relógio Mataró, que deu partida ao primeiro comboio que circulou na Península Ibérica, em 28 de Setembro de 1848, ainda as de “Viagens”, de “Infra-estruturas”, de “Modelismo”, de “Sinalização” e, ainda, uma sala dedicada a Faustino García Linares com peças e fotos diversas.

Estes museus têm todos em comum, o facto de se terem estabelecido em instalações desactivadas da actividade ferroviária. Estações, oficinas, depósitos de material ferroviário. Com mais ou menos transformações, incluindo a construção de novos edifícios, todos estes museus passaram pelos mesmos episódios. Todos eles mostram as suas colecções por diversas salas e/ou pavilhões que foram antigos espaços

oficinais, apresentando programas para as diferentes temáticas ferroviárias. Nasceram fruto de entusiastas ferroviários que após anos e anos de coleccionismo, viram as suas peças serem integradas em organizações culturais as quais, deram origem aos museus dos vários países, independentemente da sua dimensão, escala ou natureza. São museus que se revêem na sua história ferroviária e social, a qual pode ser visitada e sentida por todas as gerações, já que esses museus permitem a interactividade, nomeadamente para os jovens que podem assim conhecer um passado que só lhes é presente em fotos e filmes, além de *sites* bem construídos e apelativos o que se verifica nos museus atrás referidos. A *Carta de Riga*³² diz-nos, no seu Artigo 5: “Que o Património Ferroviário deve reflectir não apenas a sua importância como sistema de transporte, mas também quando apropriado, a sua origem histórica e o seu impacto na comunidade”.

Um museu ferroviário está integrado num conceito amplo de museologia industrial. A produção de uma locomotiva como de todo o material circulante é um resultado da produção industrial. Executa-se em oficinas de indústria pesada. Depende do processo industrial de cada momento histórico da industrialização. Assim, uma museologia ferroviária deve espelhar as origens industriais da construção dos caminhos-de-ferro enquanto infra-estrutura territorial e transporte de material circulante destinado ao serviço público, às mercadorias e ao trabalho mineiro, agrícola e industrial.



**Fig. 9 – Ex-oficina dos caminhos-de-ferro – Barreiro
(Foto Luís Filipe)**

³² Carta de Riga, Adaptada, por unanimidade, na Assembleia Geral de FEDECRAIL, em Anse (Lyon), a 16 de Abril de 2005, havendo sido proposta originalmente em Riga, capital de Letónia.

2 . MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO (MNF)

2. MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO (MNF)

2.1. o sonho

Na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP), era evidente a consciência da relevância social e política da história dos caminhos-de-ferro, nas suas mais diversas vertentes, datada de 1948, logo após a introdução da tracção diesel em Portugal (1947), com as primeiras preocupações em preservar o património museológico e documental que foi herdado das companhias que passou a integrar. Um museu desse tipo permitiria conservar os testemunhos da vivência técnica e histórica da actividade ferroviária, colaborando na afirmação da identidade e da cultura portuguesas. Em Julho de 1948, lançava-se a ideia da constituição de um “Museu dos Caminhos-de-Ferro de Portugal”, tendo por base a publicação de uma reportagem acerca da comemoração do centenário dos caminhos-de-ferro ingleses, atendendo à exposição em Darlington de diversos materiais ferroviários, com os quais se originou o “Museu de Caminhos de Ferro” de York, um dos mais conceituados a nível mundial, solicitando-se aos leitores que avançassem com ideias e indicassem peças ou documentos que pudessem ter interesse para o novo Museu³³. Em Outubro de 1949, dava-se conta dos preparativos da comemoração do primeiro centenário dos caminhos-de-ferro portugueses, a comemorar-se a 28 de Outubro de 1956, onde se dava conta que a Direcção Geral, sensibilizada com a notícia publicada em Julho de 1948, “... mandou proceder ao inventário de todas as peças ou documentos de interesse ...”³⁴. Esta notícia foi divulgada por toda a rede ferroviária apelando-se a todos os ferroviários e familiares para colaborarem nesta iniciativa.

Com o decorrer dos tempos o museu foi ficando esquecido, contando com alguns episódios avulso, com sugestões várias quer de particulares, quer de Câmaras Municipais ou de Comissões de Turismo, que sugeriam a reconversão de edifícios existentes nas estações da CP, em pequenos Museus Ferroviários, indicando que neles poderiam ser recolhidos os diversos materiais entretanto reunidos. A estas sugestões a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, através da sua administração,

³³ “Um Museu de Caminhos de Ferro em Lisboa?”, *Boletim CP*, nº 229, Julho de 1948, pp. 17-18.

³⁴ “Um Museu de Caminhos de Ferro em Lisboa?”, *Boletim CP*, nº 244, Outubro de 1949, p.18.

respondia dizendo que “... o assunto do Museu está na ordem do dia e entregue por nomeação ao Eng^o Branco Cabral ...”³⁵.

Uns anos depois, em 1968, o “Diário do Ribatejo”, publicava a notícia de que a Escola de Maquinistas e Fogueiros, situada no Entroncamento, iria encerrar passando todo o seu espólio para a Câmara Municipal, pretendendo-se instalar naquele local um futuro museu ferroviário³⁶. Começava, aqui, a saga da instalação do Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento. Em Novembro do mesmo ano, era intenção da Câmara do Entroncamento vir a criar um “... Museu da Génese do Entroncamento, terra cuja origem se confunde com a construção do próprio caminho-de-ferro em Portugal. Será, também e portanto, um museu de caminhos-de-ferro”³⁷. A imprensa da época continuava, assim, a referir-se à instalação do Museu Ferroviário no Entroncamento. Contudo, e através dessa mesma imprensa, na maioria regionalista, as opiniões não eram unânimes, pois defendiam-se diversas hipóteses de localização, quer em Santarém, devido aos edifícios então existentes nas instalações ferroviárias, quer noutros locais. Em 1969, todavia, aquando da inauguração do Centro de Formação de Pessoal da CP, no Entroncamento, foi anunciado que “Nos terrenos do Centro será ainda instalado num futuro próximo, o Museu Ferroviário além de nos vastos parques fronteiros se tencionar expor outro material ferroviário de sentido simultaneamente figurativo e cultural”³⁸.

Foi-se discutindo, ao longo dos anos, qual seria a melhor cidade para acolher uma iniciativa deste género, que só poderia ser numa cidade com tradição ferroviária, recaindo as escolhas em Lisboa, no Entroncamento ou no Barreiro, enquanto anfitriões do futuro museu. O presidente da Câmara do Entroncamento insiste, todavia, em 27 de Julho de 1970, no seu desejo municipal, anexando ao seu pedido, cópias de ofícios anteriores, acrescentando um dado novo: que a partir dessa data se dispunha do recheio da extinta Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor, como património do futuro museu, dado que a CP passara a ter a seu cargo a formação do pessoal,

³⁵ cartão dirigido ao presidente da Câmara do Entroncamento, Eugénio Poitout, datado de 1 de Março de 1968 e assinado por Élio Cardoso, POITOUT, Manuela, “Primeiras tentativas de criação de um museu ferroviário no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 6-9.

³⁶ *Diário do Ribatejo*, 20 de Abril de 1968.

³⁷ “Obras Públicas em Perspectiva”, *A Hora*, nº 651, 2ª série, Ano XXXVI, Novembro de 1968.

³⁸ “À Inauguração do Centro de Formação do Pessoal Ferroviário no Entroncamento Presidiu o Ministro das Comunicações”, *Boletim CP*, nº 485, Novembro de 1969, p.4.

terminando, assim, as funções da Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor, nascida a 25 de Abril de 1928, com o alvará nº 1416³⁹.

O legado desta Escola para o futuro Museu era constituído principalmente pela sua biblioteca composta de 45 obras de cariz técnico e científico e de cultura geral e de obras literárias, perfazendo o total de 250 publicações. Estas obras foram integradas no espólio do Museu Nacional Ferroviário, através de doação da entidade receptora, a Câmara Municipal do Entroncamento⁴⁰. Além destas obras, o espólio contava com material de demonstração técnica e profissional, disponibilizado pela Companhia, como era o caso de uma caldeira de locomotiva, construída à escala nas oficinas Gerais de Lisboa, a qual podemos ver em exposição patente no Museu Nacional Ferroviário.

Em Dezembro de 1970 uma notícia dando conta da constituição da Comissão Organizadora do Museu, da qual faziam parte os engenheiros José Alfredo Garcia, Espregueira Mendes, Manuel da Silva Bruschy e António Fragoso e os doutores Carlos de Albuquerque e Élio Cardoso⁴¹. Actuando junto ao Serviço de Relações Públicas, tinha por missão a inventariação do material, equipamentos, objectos e documentação de valor histórico que pudessem interessar ao espólio do futuro Museu Ferroviário a instalar no Entroncamento, conforme já tinha sido decidido superiormente evitando-se, assim, a venda e demolição de material antigo, tão apreciado por coleccionadores nacionais e estrangeiros, implicando sempre uma consulta prévia à comissão organizadora do museu.

Em carta dirigida ao Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro Portugueses, o Presidente da Câmara do Entroncamento, em 1971, dava conta dos entraves – os primeiros -, da demora do andamento do processo de instalação do Museu: “... E penaliza-nos bastante, Senhor Presidente, quantas as peias da burocracia e outras, não nos deixam caminhar com uma maior agilidade...”⁴². Estas demoras, estas hesitações, levavam a que outros interesses ferroviários começassem a manifestar-se pela instalação do Museu nas suas terras. Exemplo disso é a notícia publicada no *Jornal*

³⁹ Apesar da sua designação oficial ser esta, era conhecida, na realidade, por Escola de Maquinistas do Entroncamento. Sobre este assunto, cf. POITOUT, Manuela, “A Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor do Entroncamento”, *O Foguete*, nº 2, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 10-12.

⁴⁰ Em todas as obras se pode ver um verbete com a identificação da Escola, ano de fundação, alvará, sede e ainda uma nota “Oferta da sua Biblioteca ao Museu Ferroviário, sob a égide da Câmara Municipal”.

⁴¹ *Boletim CP*, nº 498, Dezembro de 1970, p. 15.

⁴² “Ofício 273”, 3 de Fevereiro de 1971, Câmara Municipal do Entroncamento, Proc. 5/5.

do Barreiro, em 11 de Fevereiro de 1971, onde se dava conta da indignação referente à notícia publicada em 31 de Janeiro no *Diário de Notícias* de que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses iria instalar brevemente na vila do Entroncamento, o seu Museu Ferroviário. Uma das ideias defendidas para a instalação do museu no Barreiro era a de que existia um grande espólio de locomotivas a vapor, nas instalações da Sul e Sueste, além de que estaria mais perto da capital, atraindo, assim, um maior número de visitantes. A notícia atrás referida, era o coroar de cinco anos de insistência. O próprio jornal era defensor desta ideia, já expressa nas suas páginas em artigos de Fernando Fragoso.

Entretanto, com a ideia de instalação do museu ferroviário no Entroncamento, além das locomotivas e outro material, pensava-se facultar aos visitantes outros espólios ferroviários, nomeadamente livros, medalhas, maquetas e peças diversas de interesse documental para a história dos Caminhos-de-Ferro em Portugal. Projectavam-se visitas escolares e pensava-se na instalação de uma carruagem restaurante para apoio aos visitantes “...Os visitantes terão oportunidade de tomar refeições numa bela carruagem-restaurante, decorada com sabor *belle-époque* e instalada no próprio museu”⁴³. Das peças a figurar no Museu constavam as seguintes: a máquina a vapor D. Luís, construída em Inglaterra em 1862; o furgão nº 1, construído em 1888, em França; o Salão D. Maria Pia, fabricado na Bélgica, oferta do rei de Itália a sua filha e o Salão do Príncipe, que fazia parte do “Comboio Real” (Fig. 9); o vagão Jota nº 1, fabricado nas Oficinas Gerais da CP, em Lisboa, em 1875, as locomotivas a vapor, conhecidas por “ratinhas”, nºs 004 e 005, esta, de caldeira vertical construídas na Bélgica em 1882 e 1901, respectivamente, a locomotiva a vapor 070, construída em 1944, nas Oficinas Gerais da CP, em Lisboa, a locomotiva a vapor 2049, a mais antiga existente em Portugal, construída em 1857, na Inglaterra e a locomotiva a vapor 550, de 1924.



Fig. 9 – “Comboio Real”
(Foto Arquivo CP)

⁴³ A *Época*, 03 de Fevereiro de 1971.

A reforçar a ideia da inauguração do Museu em 1972, o *Diário do Ribatejo* publicava, a 21 de Novembro de 1971, a notícia de que a Comissão Organizadora do Museu estivera reunida no Entroncamento, revelando que se esperava que o Museu fosse inaugurado em 1972, possivelmente a 28 de Outubro, festejando os 116 anos dos caminhos-de-ferro portugueses.

1972 se passou e do Museu, nem vê-lo. E a promessa de se construir um museu de assinalável dimensão, junto ao Centro de Formação da CP, ficou-se pela recolha de cinco locomotivas a vapor, as quais seriam colocadas num jardim, sem qualquer protecção, onde ainda hoje se encontram.

Entretanto, em Julho-Setembro de 1973, dava-se conta da nomeação de mais um elemento para a Comissão Organizadora do Museu Ferroviário, o chefe do Sector Administrativo da Região Norte, Engenheiro Armando Ginestal Machado⁴⁴.

Em Maio de 1974, Eugénio Poitout recebeu um orçamento da Casa Handy, de Águeda, relativo a um pavilhão com cobertura e revestimento de alumínio ondulado e chapa acrílica, no valor de 2.243.370\$40. O orçamento, vinha tarde demais. O projecto desmoronava-se com a Revolução de Abril de 1974.

Em 1976, criava-se a Comissão de Estudo do Museu Ferroviário, na dependência directa do Conselho de Gerência da CP, a qual executou um trabalho meritório na identificação e recolha de veículos e outra iconografia. O tempo ia passando, e chegado o ano de 1978, a publicação interna dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Rede Geral*, no seu número 18, do mês de Abril, publicava um artigo com o título “Essa fotografia antiga...essa lanterna velha...” apelando a todos os ferroviários que dessem notícias de material de interesse museológico, fornecendo ao mesmo tempo um inquérito para ser preenchido e entregue à Comissão de Estudo do Museu Ferroviário (CEMF), com a indicação dessas peças e os locais da sua existência. Era mais um passo para a instalação do Museu. Mais uns anos de espera...

Em 25 de Janeiro de 1985, numa carta de um leitor do Barreiro publicada num periódico local⁴⁵, manifestava o seu descontentamento da intenção da instalação do Museu Ferroviário no Entroncamento, defendendo a ideia do “Sr. Ginestal Machado”, de disseminar a instalação de um Museu pelo país, através de diversas Secções

⁴⁴ *Boletim CP*, nºs 529/531, Julho-Setembro de 1973, p. 29.

⁴⁵ *Notícias do Entroncamento*, 25 de Janeiro de 1985.

Museológicas, ideia que veio a prevalecer, como iniciativa do novo membro da Comissão do Museu Ferroviário da CP. Em resposta a esse leitor, podia ler-se, na Nota da Redacção, que “... O Museu Ferroviário no Entroncamento é não só questão linear, como é igualmente questão de direito e será, segundo esperam e desejam todos os entroncamentenses, facto líquido dentro de algum tempo ...” e terminava com um apelo: “... Para lá de todos estes aspectos um ponto parece importante: a necessidade do Município desenvolver/desmultiplicar esforços na implementação de medidas adequadas a este grande projecto local. O Museu do Comboio tem de avançar a todo o vapor...”⁴⁶. Contudo, o museu foi-se implementando em pequenas secções museológicas, como foi o caso de Macinhata do Vouga, Lousado, Arco do Baúlhe, Chaves ou Bragança gerando, até, uma certa empatia com as populações sendo elas próprias as defensoras destes secções museológicas.

Entretanto, mais um ano se passa sem que do Museu se volte a ouvir falar. Assim, e por proposta do Presidente da Câmara do Entroncamento, José Pereira da Cunha, ferroviário de muitos anos, e acérrimo defensor da instalação do Museu Ferroviário nesta vila, a Assembleia Distrital aprova por unanimidade em 6 de Novembro de 1986, uma moção no sentido da criação no Entroncamento do Museu Ferroviário Nacional. *O Ribatejo*, de 26 de Dezembro de 1986, dava conta de que o deputado Armando Fernandes tinha apresentado na Assembleia da República um requerimento para ser criado o Museu Ferroviário Nacional⁴⁷, com sede no Entroncamento. Um mês depois, o *Correio da Manhã*⁴⁸, noticiava, em ampla reportagem, a entrega na Assembleia da República do projecto-lei para a criação do Museu Ferroviário Nacional, o qual se baseava em três pontos distintos:

- 1) a situação geográfica do Entroncamento;
- 2) uma aspiração antiga da vila;
- 3) a necessidade de se defender o património.

Contudo, e neste mesmo artigo, citava-se o responsável pelas secções museológicas da CP, no sul do país, Arnaldo de Carvalho, o qual defendia que a ser criado um museu nacional, ele deveria ser instalado em Lisboa e não no Entroncamento

⁴⁶ *Idem, ibidem.*

⁴⁷ Esta era a denominação original nos documentos entregues, a qual depois veio a ser alterada na Lei 59/91 de 13 de Agosto.

⁴⁸ *Correio da Manhã*, 31 de Janeiro de 1987.

“onde ninguém iria”. Este artigo levou a que a Câmara do Entroncamento tomasse posição pública defendendo a sua dama: “... Não queremos um Museu para o Entroncamento. É esse o grande equívoco dos articulistas do *Correio da Manhã* e das declarações algo sofisticadas que o apoiam. Queremos e lutamos por um Museu Ferroviário para o País, por um Museu Nacional e entendemos que a localização da Vila no centro do País e na confluência das principais vias ferroviárias, as condições sócio-económicas e sociológicas do meio e as tradições histórico-culturais da terra são razões sobejas para nos candidatar-mos à implantação do Museu Ferroviário no Entroncamento ...num tempo em que a cultura parece transfigurar-se dos grandes centros e irromper finalmente para o desenvolvimento das regiões, eis-nos excomungados por uns velhos do Restelo rabujentos, de olhos revirados para o umbigo, invectivados apenas porque ousámos...”⁴⁹.

Entretanto, aguardava-se com expectativa a publicação do Projecto-Lei nº 268/V, apresentado pelos deputados do P R D na Assembleia da República. Também a APAC – Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos-de-Ferro, publicava por esta altura na sua revista *Bastão Piloto* uma tomada de posição em defesa do Museu Ferroviário no Entroncamento. Ao contrário, remava o técnico da CP, Ginestal Machado que defendia as “suas” secções museológicas consolidando, a CP, ao longo de todo este processo, a sua posição de líder, começando por “esquecer” o Entroncamento, na criação das já anteriormente citadas secções museológicas um pouco por todo o país. Atenta a tudo isto continuava a Câmara do Entroncamento. Assim, e para que o assunto pendesse cada vez mais para o Entroncamento, foi feito um projecto de construção de Nave (Fig.10) para albergar o vasto espólio ferroviário, situada junto às oficinas e escolas da CP.

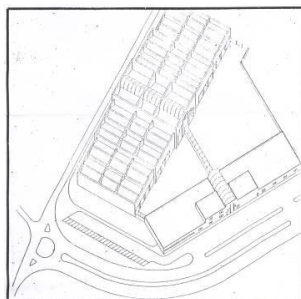


Fig. 10- Projecto Nave MNF
("*Museu Nacional Ferroviário - Estudo Prévio*",
C. M. E.; C. P. e A. P. A. C., 1989)

⁴⁹ “Câmara Dá a Resposta”, *Notícias do Entroncamento*, 6 de Fevereiro de 1987.

Este projecto teve a colaboração da APAC, sendo aprovado pela Câmara do Entroncamento, por aquela associação e pela CP, tendo esta última nomeado o Engenheiro Simões do Rosário como elo de ligação entre a CP e o Município do Entroncamento. Com uma área total de 14 000 m² e com uma estimativa de custo provável da obra de oitocentos e setenta milhões de escudos esta era, sem dúvida, uma obra de grande fôlego. Previa-se a entrada do seu funcionamento para o ano de 1992, com financiamento do IPPC, SEC, Gulbenkian, CP e Fundos Comunitários⁵⁰.

Entretanto, o *Diário de Notícias*, a 11 de Novembro de 1989, publicava uma foto da maquete do Museu Ferroviário a instalar no Entroncamento, dando conta de que a principal dificuldade para a sua construção era a de assegurar o seu financiamento. Ciente dessas dificuldades, o executivo camarário desdobrava-se em contactos chegando a reunir com governantes tendo sido assegurado que o projecto seria incluído no Plano Integrado da Região de Lisboa e Vale do Tejo⁵¹, ao mesmo tempo que era divulgado além-fronteiras o “Estudo prévio do Museu Ferroviário”, da autoria do Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas, que chegou a estar integrado numa exposição fotográfica e bibliográfica sobre os museus portugueses, em Haia, na Holanda, no âmbito da XV Conferência Geral do Conselho Internacional dos Museus. Com visitas a museus congéneres da Europa (caso de Mulhouse, em França) procurava-se assimilar as experiências museológicas ferroviárias de grande êxito a nível internacional.

Finalmente, a criação oficial do Museu Nacional Ferroviário, notícia há muito esperada veio a lume. Tinha sido discutido, na Assembleia da República, o Projecto-Lei que criava o Museu no Entroncamento. Apresentado por Armando Fernandes e Hermínio Martinho, do P R D, mereceu a unanimidade de todos os partidos políticos. O Projecto-Lei, votado em 20 de Julho passaria a Lei nº 59/91, com publicação em *Diário da República*, a 13 de Agosto onde, no seu Artigo 2º, se dizia que o local da sua sede era no Entroncamento denominando-se “Museu Nacional Ferroviário Engenheiro Armando Ginestal Machado”. Mas afinal, quem tem tinha sido Armando Ginestal Machado, que à data da criação do Museu, já era falecido⁵²? Ele foi o pioneiro da

⁵⁰ “Entroncamento. Concluído Estudo Prévio do Museu Ferroviário”, *O Templário*, 05 de Maio de 1989.

⁵¹ “Museu Ferroviário: tudo sobre carris”, *O Ribatejo*, 29 de Março de 1990.

⁵² Sobre o Engenheiro Armando Ginestal Machado, cf. Artigo de Jorge Custódio, <http://www.fmnf.pt>.

museologia e do património ferroviário em Portugal, tendo a ideia das Secções Museológicas, antigas cocheiras de carruagens, transformadas em depósitos de material concretizando, assim, a ideia da CP que queria, desde o início dos anos 60 do século XX, criar um museu de gestão empresarial. Ele seria a alma dessa cultura na defesa da conservação do património ferroviário pretendendo a instalação, no Entroncamento, de uma nova secção museológica, integrando as colecções ligadas às Oficinas do Vapor e propondo-se salvar a Central Eléctrica.

E seria desta que o Museu avançaria? A questão não era fácil. O *Notícias do Entroncamento* referia a respeito disso, da indignação do Presidente da Câmara Municipal do Entroncamento para com o Secretário de Estado dos Transportes, na demora da concretização da instalação do Museu, em detrimento do que se pensava ser o favorecimento da sua instalação no Porto integrado num eventual Museu dos Transportes Terrestres para o edifício da Alfândega do Porto⁵³. Continuava a incerteza e o descrédito da instalação do Museu Ferroviário no Entroncamento. Por tudo isto, tornava-se urgente uma união de esforços. Ora, desde 1995, reuniam-se regularmente no Entroncamento, quatro associações ferroviárias do país: APAC – Associação Portuguesa de Amigos dos Caminhos de Ferro; O 6 de Setembro – Grupo de Amigos do Caminho de Ferro da Beira Baixa; CEC – Clube de Entusiastas do Caminho de Ferro e ACFA – Associação de Entusiastas do Caminho de Ferro de Aveiro/Vouga. Por iniciativa conjunta, organizaram as 1^{as} Jornadas para a Defesa e Promoção do Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento, com o patrocínio da Câmara Municipal, da Junta de Freguesia e da IFE – Intervenção Ferroviária, um grupo defensor dos caminhos-de-ferro e que tinha escolhido o Entroncamento para a sua apresentação pública⁵⁴.

Reunidos no Centro Cultural do Entroncamento, em 2 de Março de 1996, com a presença de diversos convidados, defendeu-se o Museu Ferroviário e a sua instalação no Entroncamento, de acordo com a decisão da Assembleia da República. Um museu desta natureza, exigia espaços consideráveis. Com o apoio do Secretário de Estado dos Transportes, Engenheiro Guilhermino Rodrigues, anunciou-se um projecto de Museu polinucleado com sede no Entroncamento, mantendo-se as secções museológicas

⁵³ *Notícias do Entroncamento*, 11 de Fevereiro de 1974.

⁵⁴ Essa apresentação ocorreu em 17 de Fevereiro de 1996 anunciando-se de seguida a realização das 1^{as} Jornadas.

espalhadas pelo País cabendo a sua dinamização ao pólo central, o que tinha duas vantagens: por um lado a preservação do material circulante e outros materiais, por outro a salvaguarda de antigas cocheiras de locomotivas e espaços oficinais que de outro modo não teriam, chegado até actualidade, já que os espaços museológicos tiveram, desde sempre, por objectivo comum, a ideia da importância do caminho-de-ferro na evolução deste meio de transporte.

Feito de avanços e recuos, o processo da criação do Museu Ferroviário no Entroncamento parecia, agora, ganhar novo fôlego. Em 30 de Setembro desse ano, a Secretaria de Estado dos Transportes oficia à Câmara Municipal do Entroncamento, dando conta da intenção de dotar o Museu com uma verba de 100 mil contos, via PIDDAC referente ao ano de 1997, para além de criar um Grupo de Trabalho Informal - (GTI), constituído por dois elementos, sendo um em representação da CP e outro em representação da Câmara Municipal. Uma das funções desse Grupo será o de encontrar espaços alternativos ao projecto inicial de instalações do Museu, já que o mesmo se mostrava sem viabilidade devido aos seus elevados custos. Colocaram-se várias hipóteses sendo uma delas, as antigas instalações de um complexo oficial, na parte norte da vila. Da parte do executivo camarário seria nomeado para representá-la, o Dr. Pinto Pires, elemento da IFE, presente em 1996 nas 1^{as} Jornadas Ferroviárias e, pela CP, seria nomeado o Eng. Jorge Vilaverde.

Identificados os edifícios passíveis de serem integrados no Museu Nacional Ferroviário, antigas estruturas do caminho-de-ferro, como a central eléctrica, a fábrica da creosotagem, a oficina de vapor e áreas envolventes decorria, ao mesmo tempo, um apelo do Presidente da Câmara Municipal a todos os municípios, para que procedessem à entrega de material ferroviário, documentação e testemunhos destinados a ser integrados no futuro espólio do Museu. Com uma comitiva da autarquia a viajar por três museus europeus – Museu Nacional Ferroviário, em York, Centro Ferroviário de Didcot e o Museu dos Transportes em Londres -, mais se cimentou a posição do Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento⁵⁵.

Entretanto, outra associação pugnava pelo Museu Ferroviário. A Associação Cultural Plataforma, em reunião com o Assessor do Secretário de Estado dos

⁵⁵ A visita ocorreu entre 16 a 19 de Janeiro de 1997.

Transportes, Dr. Francisco de Abreu, defendia a imediata instalação do Museu no Entroncamento.

A inauguração oficial do museu ocorreu a 21 de Junho de 1997 quando o Primeiro-ministro, António Guterres, inaugurou a 1ª Exposição de Material Circulante, no Entroncamento. Durante a cerimónia, afirmou que o Governo irá dar o seu total apoio à instalação do Museu Nacional Ferroviário de acordo com as decisões tomadas (Fig. 11).



*Fig. 11 – Placa no edifício sede do MNF
(Foto Arquivo Museu Nacional Ferroviário)*

Acompanhado pelos Ministro do Equipamento, Secretário de Estado dos Transportes, Presidente do Conselho de Gerência da CP e pelo Governador Civil ficava, mais uma vez, a notícia do Museu nesta cidade. Faltaria saber, para quando? Tinha ficado a noção de que “A exposição de material ferroviário foi a maneira mais interessante e objectiva de promover o Museu Nacional Ferroviário”⁵⁶. Ainda assim, iam surgindo vozes discordantes, como a de Maurício Levy, economista e membro fundador da Associação Europeia de Jornalistas Ferroviários (AEJF), com opinião bem distinta, que defendia a criação de uma “Fundação dos Caminhos de Ferro Portugueses”⁵⁷. Esta corrente não viria a ter qualquer eco ou seguimento nos meios ferroviários e a pretensão da criação de uma Fundação não foi sequer apoiada pelo poder político, muito menos pelo Entroncamento, cidade que nunca encarou com bons olhos essa solução.

Com os trabalhos completos por parte do Grupo de Trabalho Informal, o Secretário de Estado dos Transportes cria e nomeia, por Despacho 18 de Junho de 1997,

⁵⁶ “Retrato de uma Exposição Ferroviária”, *O Entroncamento*, 14 de Agosto de 1997.

⁵⁷ Cf. LEVY, Maurício, “Caminhos de Ferro. O que foi feito. O que falta fazer”, *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho-de-Ferro no final do séc. XX*, Lisboa: CP, Caminhos de Ferro Portugueses; REFER EP, 1998, pp. 36-37.

a Comissão Executiva para a Instalação do Museu Nacional Ferroviário (CEI/MNF), constituída por um representante da CME, que preside, um representante da CP e um representante do SET, respectivamente: A. J. Pinto Pires, António Portela e Francisco de Abreu. A Comissão passou a desenvolver os trabalhos previstos no seu mandato, visando a instalação definitiva do MNF. Para tal, ocupou-se de várias acções nomeadamente através de investimentos possibilitados por financiamentos do PIDDAC, devendo acordar com a REFER e com a CP os moldes em que se implementaria a 1ª fase do MNF, a saber:

- a) com as várias autarquias envolvidas, definindo como as secções museológicas passariam a integrar o MNF no seu todo nacional;
- b) dar execução aos trabalhos mais urgentes de preservação e recuperação de material museológico, nomeadamente o material circulante;
- c) iniciar a implementação do MNF, multipolar, com sede no Entroncamento.

Ao longo do tempo, além de várias reuniões com as diversas entidades, foram sendo produzidos vários documentos, tais como, o plano director, o estudo económico de gestão e exploração, os projectos de engenharia, além de orçamentos, propostas de textos legais, estudos, informações, e outros.

Foram sendo projectadas, orçamentadas e submetidas a aprovação superior diversas obras integrantes do Pólo Museológico do Entroncamento, como:

- a) Edifício Sede do Museu;
- b) Empreitada de construção de refeitórios e balneários;
- c) Empreitada de demolições e adaptações;
- d) Pólo de Tracção Eléctrica e Material Rebocado (Nave de Exposições);
- e) Pólo do Vapor (Nave de Exposições);
- f) Cobertura de Material Circulante;
- g) Oficina de Conservação;
- h) Báscula;
- i) Instalação de uma rede de energia eléctrica para serviço do Museu;
- j) Arranjo da zona envolvente do Edifício Sede do Museu.

Em Outubro de 1998 estava concluído o edifício sede do MNF. Em colaboração com o Gabinete de Apoio Técnico de Torres Novas (GAT), é elaborado um plano director para todo o perímetro museológico do Entroncamento, prevendo-se

intervenção faseadas num conjunto de edifícios a ser recuperados e com finalidades específicas (Fig. 12).

Tendo em vista a sua presença em exposições, como a 2º Exposição de Material Circulante em 1998, celebrando os *50 anos do diesel em Portugal*, foi recuperado diverso material circulante nomeadamente, locomotivas com pintura e beneficiação geral. Para inclusão no espólio do Museu, foram recuperadas várias carruagens aptas a circular e a poderem ser utilizadas em circulações especiais.

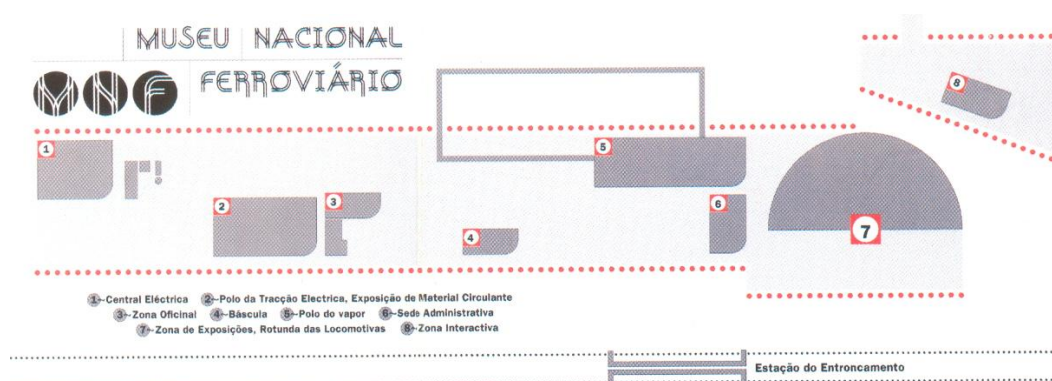


Fig. 12 – Planta Geral MNF
(Arquivo Museu Nacional Ferroviário)

Um dos objectivos da nomeação da Comissão Instaladora, foi a preparação das bases para a implementação do MNF as quais passariam pela nomeação do seu director e a publicação do Decreto Regulamentar, instrumentos essenciais para que o Museu se autonomizasse. Ainda, em 1998, a CEI/MNF participou em Barcelona, na reunião da Federação Europeia dos Caminhos de Ferro Turísticos e Museus de Transportes. Em Dezembro 1999, Organizou a 1ª reunião em Portugal – Assembleia Geral, da AIMFETUR, Associação Ibérica de Museus e Caminhos de Ferro Turísticos, da qual a CEI/MNF é membro efectivo.

Estava-se no final do mandato da Comissão Instaladora e toda a documentação produzida por ela, encontrava-se na posse da tutela governamental e, de novo, a Câmara do Entroncamento, em conjunto com a Comissão Instaladora, exigem a resolução das medidas necessárias mas, inexplicavelmente, elas continuavam a ser adiadas, o que voltou a causar alguma controvérsia. Continuando, assim em funções, a Comissão Instaladora do Museu, no ano de 2000, levou a efeito uma exposição fotográfica com o título de “Pontos de Encontro do Museu Nacional Ferroviário” e em 2001, organizou as “1ªs Jornadas Sobre Comboios Turísticos”.

Após algumas acções de pressão junto do governo por parte da autarquia entroncamentense, com algum eco na imprensa, a tutela emite novo despacho, a solicitar uma nova proposta de decreto regulamentar para além de vários outros estudos, desta vez definindo metas: em Julho de 2001, seria o *término* da Comissão Instaladora do Museu e a partir de Agosto do mesmo ano, seriam nomeados os corpos directivos do Museu Nacional Ferroviário.

Mas, com a queda da ponte de Entre-os-Rios, em Março de 2001, todo esse trabalho seria perdido, já que toda a equipa ministerial da tutela dos Transportes se demitiria, incluindo Guilhermino Rodrigues, Secretário de Estado dos Transportes que havia sido, de alguma forma, o grande entusiasta de todo este processo. O seu sucessor no cargo, Rui Cunha, nunca emitiu uma palavra sobre o assunto, limitando-se a prorrogar o mandato da Comissão Instaladora até à nomeação do novo governo constitucional, em carta datada de Janeiro de 2002. Com o novo governo, um novo despacho, no qual se solicita nova versão do decreto regulamentar, para além de diversos estudos, determinando o fim da Comissão Instaladora para o dia 8 de Agosto de 2002.

2.2 a génese

Com a nomeação de várias Comissões Instaladoras ao longo de vários anos, o Museu Nacional Ferroviário avançava e recuava. Dava passos à frente, como logo dava passos atrás. Já aquando da criação dos Caminhos-de-ferro em Portugal, foi uma tormenta a sua implementação. O conde de Lavradio, nas Cortes, opunha-se ao propósito da criação duma linha férrea de Lisboa ao Porto, já que a mesma não se justificava devido aos pouco mais de seis mil passageiros por ano, previstos para viajar nesse percurso. Apesar do argumento de Costa Cabral, então Primeiro-ministro da Rainha, que perguntava: "- E se forem trezentos mil?". Logo o conde contra-argumentava respondendo: "- Isso não é possível, porque não há no nosso país viajantes para esse movimento!". Apesar de todas as vozes discordantes que diziam que "além de se irem gastar muitas libras com essa história dos Caminhos-de-Ferro, num país que possuía o Tejo e o Douro, não precisava de mais nada. O transporte nos rios era muito mais seguro e bastante mais barato", apesar disso, o caminho-de-ferro impôs-se. Seria a mesma sina a que estava sujeito o Museu Nacional Ferroviário? Com tantos obstáculos

à implementação do MNF no Entroncamento, não seria de se lutar por contrariar estas mentalidades ainda "agarradas" ao conde de Lavradio?

2.2.1. o nascimento da amf

Se o MNF, em fase de instalação logo, sem poder autónomo de realização de eventos, mesmo assim os levou a efeito, substituindo aqueles que os deveriam ter realizado e nunca o fizeram, se o MNF em fase de instalação era, quase diariamente, procurado por turistas/apaixonados dos comboios quer nacionais, quer internacionais, não seria viável a sua instalação no Entroncamento como pólo aglutinador de todas as secções espalhadas pelo País? Com todas as condições criadas quer a nível de edifícios, quer a nível de acessibilidades, mesmo assim, ainda havia quem tentasse travar o processo. Mas todos esses obstáculos foram sendo ultrapassados e vencidos, com as Comissões a sucederem-se consoante as vontades/vicissitudes políticas.

E a sociedade civil? O que tinha ela feito em prol do Museu Ferroviário? Muito pouco, ao longo dos anos. Umas opiniões nos jornais, algumas participações em colóquios e pouco mais. Havia que fazer mais. Foi o que pensou um grupo de amigos dos caminhos-de-ferro, um grupo de amigos preocupados com a inexistência em Portugal de um Museu Ferroviário, o que denotava uma carência sentida no panorama cultural do país, à margem da restante Europa, onde eram comuns espaços dedicados, em exclusivo, à salvaguarda do património histórico ferroviário.

Assim, em 27 de Outubro de 2001, nascia a AMF – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, na cidade de Entroncamento. Pouco depois, assinava-se a Escritura, em 10 de Janeiro de 2002, onde se registaram os seus principais objectivos⁵⁸:

- 1) Defesa e promoção do Museu Nacional Ferroviário;
- 2) Investigação e recolha de elementos históricos ligados à ferrovia;
- 3) Divulgação e publicação de documentação relativa à museologia ferroviária;
- 4) Divulgação e comunicação de efemérides;
- 5) Elaboração de uma publicação periódica sobre a actividade do Museu Nacional Ferroviário e temática ferroviária;

⁵⁸ Escritura da AMF, *Diário da República* – III Série Nº 66, 19 de Março de 2002.

Com a criação da AMF, “é aberto um novo capítulo na defesa da preservação ferroviária em Portugal. Depois de um longo período, de décadas, no qual se buscou uma solução, numa óptica estritamente institucional, para a criação de um Museu (e no qual se foram perdendo, perante a passividade de muitos e irresponsabilidade de alguns, peças de valor histórico único e insubstituíveis), tornou-se evidente a emergência da Sociedade Civil, como motor imprescindível na defesa de um património cultural que também é pertença sua ...”⁵⁹. Embora haja quem possa questionar da utilidade de uma associação deste tipo, o facto é que, em muitos países, as associações de defesa dos museus ferroviários tinham dado provas mais do que suficientes de serem imprescindíveis para a preservação dos seus patrimónios, muitas vezes deixados ao abandono pelas empresas ferroviárias. Por sua vez, diversas companhias estrangeiras pediam a colaboração destes grupos de amigos para salvar peças de interesse museológico.

Para a sua apresentação, a AMF escolheu uma data e um local, ambos carregados de simbolismo para o Entroncamento - o dia 24 de Novembro, de 2001, dia do 56º aniversário do Concelho e a Praça da República e o ‘Largo da Estação’, junto à não menos simbólica locomotiva a vapor 135 (que tantas jornadas de glória conhecera nos braços de antigos ferroviários entroncamentenses). Com a presença das individualidades oficiais do Concelho, de associados, de ferroviários e de cidadãos interessados nos mesmos objectivos da Associação, ou seja, com o propósito tão específico, tornaram-se claras as palavras proferidas naquele acto: “... de salvaguarda, para a cidade, da mais-valia que constitui a instalação do Museu Nacional Ferroviário. ...Estavam naquele momento lançadas as bases para um “combate” que se nos afigura difícil e complexo... Lança-se aqui o desafio a todas as forças intervenientes no processo do Museu e a quem quiser dar o seu contributo, para a união e debate, sem reservas, de todas as ideias que culminem no mesmo objectivo: a criação de Museu Nacional Ferroviário no Entroncamento e a salvaguarda do património museológico ferroviário”⁶⁰. Desde a sua fundação, muitos dos objectivos da AMF foram sendo cumpridos. Foram organizadas diversas exposições de temática ferroviária, foi elaborada uma revista de cariz ferroviária – *O FOGUETE* -, com lançamento nacional, bem como um boletim informativo – *COMBOIO CORREIO* – este de distribuição

⁵⁹ *Comboio Correio*, N° 0, Nov/01, AMF, Entroncamento, 2001.

⁶⁰ *Comboio Correio*, nº 1, Dez/01, AMF, Entroncamento, 2001.

gratuita aos associados. Foram promovidos diversos colóquios e debates “sobre a importância de um museu nacional ferroviário na sociedade”⁶¹. Também um *site* foi criado (Fig. 13), no qual se podia ir acompanhando a evolução do MNF⁶². A partir daqui, quando se falava da Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, falava-se do Museu Nacional Ferroviário.



*Fig. 13 – Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário
(Foto site AMF)*

2.2.2. o nascimento da fmnf

Até 2002, manteve-se em funções a Comissão Instaladora a qual foi substituída a 30 de Outubro (e não a 8 de Agosto, como esteve inicialmente prevista), por despacho da Secretaria de Estado dos Transportes. O novo despacho nomeia uma segunda CEI/MNF, constituída por um representante da CME: Dr. Carlos Alberto Silva; um representante da CP: Eng.º António José Portela e um representante da SET: Dr. José Martins de Carvalho, a qual se deveria manter em funções até 31 de Dezembro de 2002 ou até à instalação definitiva do Museu Nacional Ferroviário.

Tal não veio a acontecer, sucedendo-se mais uma nomeação de uma nova Comissão. Foi a 30 de Dezembro de 2003 que por despacho, mais uma vez, da SET, que nomeou o Eng.º António Vilaverde, em representação da CP, presidindo, o Dr. José Martins de Carvalho, em representação da SET, a Dra. Clara Camacho, representando o Ministério da Cultura, o Dr. Carlos Alberto Silva em representação da CME, o Eng.º Júlio Duarte Arroja, em representação da REFER e ainda uma personalidade, a indicar,

⁶¹ AMARO, Jaime, *on the occasion of the General Assembly and Council Meeting, Lisbon, 20 th to 23 rd May, 2010 WORLD FEDERATION OF FRIENDS OF MUSEUMS*, Lisboa: FAMP, 2010, p.39.

⁶² Cf. <http://amf.cp.pt>.

em representação das Associações de Defesa do Património. Era a primeira vez que tantas personalidades se juntavam em prol da mesma causa. Mas ainda não foi desta.

Mais um despacho da SET, mais uma nomeação de nova CI/MNF. A 23 de Outubro são designados: o Eng.º Castanho Ribeiro, em representação da CP, que preside, o Dr. José Pedro Melo, em representação do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, a Dra. Silvana Bessone, do Ministério da Cultura, o Dr. Carlos Alberto Silva, representando a CME, o Eng.º Júlio Duarte Arroja, em representação da REFER e ainda uma personalidade, a indicar, em representação das Associações de Defesa do Património. Esta Comissão seria extinta, com a apresentação da Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado no Entroncamento, a 24 de Novembro de 2004, no 59º aniversário do concelho e pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Eng.º António Mexia, sendo seus Fundadores: o Estado Português, a CP, a REFER, a CME, a Edifer, a Efacec, a Siemens e a Somague/Neopul. No dia seguinte, seria aprovado, em reunião de Conselho de Ministros, o Decreto-Lei nº 38/2005 que instituía a Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado e os respectivos Estatutos, sendo publicados em *Diário da República*, a 17 de Fevereiro de 2005. Com a nova legislação era revogada a lei nº 59/91, de 13 de Agosto.

A 24 de Março de 2006, em cerimónia realizada no Entroncamento, no auditório da FERNAVE, foi apresentado o Engº Carlos Frazão como primeiro Presidente da Fundação Museu Nacional Ferroviário – “Armando Ginestal Machado”. A nomeação foi feita pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Mário Lino Soares Correia, presente na cerimónia que se fez acompanhar pela Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino. Por despacho conjunto dos ministérios dos Transportes e da Cultura, datado de 10 de Março, o Presidente seria acompanhado no conselho de administração da Fundação por Júlio Arroja (vice-presidente, em representação dos fundadores privados), Francisco de Abreu (vogal, em representação da REFER), Anabela Valente (vogal, em representação da CP) e Jaime Ramos (vogal, em representação da Câmara Municipal do Entroncamento).

Em 13 de Abril de 2007, foi lançada, pela Secretária de Estado dos Transportes, Ana Paula Vitorino, a “primeira pedra” do edifício da *Rotunda de Locomotivas*. A cerimónia decorreu junto à Sede da Fundação do Museu Nacional Ferroviário, no

Entroncamento, onde seria edificado o Edifício da Rotunda, ao que se seguiu a visita a algum material exposto e à inauguração do primeiro módulo do Museu, no antigo Armazém de Víveres da CP, o qual passou a funcionar como espaço de exposições. Dando corpo a ideia de museu, a 18 de Maio de 2007, comemorando o Dia dos Museus, foi aberto ao público, com horário permanente, o primeiro módulo do Museu Nacional Ferroviário, como espaço de exposições de material ferroviário do património do museu.

Por sua vez, a *Rotunda de Locomotivas*, foi inaugurada em 20 de Junho de 2008 - “Dia da Cidade” - pelas secretárias de Estado da Cultura, Paula Fernandes dos Santos, e dos Transportes, Ana Paula Vitorino. Naquela primeira sala ficaram expostos treze veículos que circularam nos caminhos-de-ferro portugueses.

Em paralelo com esta cerimónia, o Arquitecto Carrilho da Graça, apresentou o *Masterplan* para o Museu Nacional Ferroviário. Um parque verde urbano, o reaproveitamento de edifícios ferroviários emblemáticos, espaço expositivo e percursos guiados, que podem incluir o recurso a um minicomboio, zonas de restauração, tudo isto destinado a desenvolver-se no espaço propriedade da Fundação Museu Nacional Ferroviário, numa extensão aproximada 46 mil metros quadrados.

Era o culminar de um sonho de décadas, agora tornado realidade. Era o culminar de muitas batalhas, muitos avanços e recuos.

2.3. a realidade

De 1991, ano da aprovação da Lei 59/91 que criou o Museu Nacional Ferroviário até ao ano de 2005, ano da publicação em Diário da República do Decreto-Lei nº 38/2005, que instituiu a Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, as diversas Comissões Executivas/Instaladoras, elaboraram muitos planos, programas, organigramas, projectos, realizaram obras, muitas reuniões se efectivaram, tudo ao sabor dos governantes que foram passando pelos sucessivos Governos ao longo de todos estes anos. Mas nada se aproveitou? Tudo se perdeu? Foram em vão os trabalhos produzidos? Não, não foram! Todos estes anos, o Museu Nacional Ferroviário, foi um “museu em construção”. Mas uma construção mais teórica que prática. Uma construção invisível aos olhos de quem passava no local. Muito trabalho

de gabinete que não entusiasmava quer os seus autores, quer os amigos do Museu, os quais chegavam a quase desanimar com as constantes políticas de contra-informação que iam surgindo a todo o momento, já que não se via obra a surgir.

Anteriormente, tinham sido elaborados dois Planos Directores para o Museu Nacional Ferroviário. O primeiro, por indicação da Câmara Municipal do Entroncamento, fora convidada a participar, neste processo, a arquitecta Maria Isabel Corrêa da Costa. Em conjunto com a CEI/MNF, o trabalho proposto foi concluído, em Março de 1999, dando origem a “Projecto Geral, Programa Base”, para o MNF, pólo do Entroncamento. Este “Programa Base” resultava de anteriores reflexões efectuadas, que conduziram à concretização de alguns projectos executados no início do ano de 1998, como foi a adaptação do “Edifício da antiga 6.^a área de circulação” para edifício sede do Museu. O segundo, também por decisão da Câmara Municipal do Entroncamento, foi encomendado ao GAT, Gabinete de Apoio Técnico, de Torres Novas, tratando-se de um estudo intitulado “Plano Director do Museu do Entroncamento”. Em 1989, o referido GAT tinha elaborado um estudo prévio para o Museu Ferroviário, quando se previa a construção de um grande edifício para o efeito. Em conjunto com a CEI/MNF, e tendo por base os estudos elaborados pelo GTI, o parecer de diversos especialistas e o “Programa Base” de Isabel Costa, procedeu-se à definição dos objectivos para o referido “Plano Director”. Em Julho de 1999, o GAT de Torres Novas conclui a redacção técnica do “Plano Director para o Museu Nacional Ferroviário”, com a colaboração dos arquitectos Pedro Lobo Antunes, Manuela Fazenda, Vítor Santana e Francisco Varanda.

A elaboração deste “Plano Director”, contempla uma série de núcleos específicos, de âmbito temático, pelo facto de estarmos em presença de um território muito definido, onde existe uma central eléctrica, do início do século XX, um conjunto oficial ligado à tracção do vapor, da mesma data, único no país, uma rotunda de locomotivas, onde outrora existira um outro edifício com as mesmas funções (implodido na década de 70), para além de outros edifícios que, pela sua envolvimento e enquadramento, conferiam ao espaço uma singularidade única e inseridos dentro do conjunto da vasta área museológica que constituía, no seu todo, o principal testemunho do museu. Este era um “Programa” feito por Gabinetes de Arquitectura, virado para os edifícios e suas áreas envolventes, como, os Serviços para o público; Espaços

exteriores; Linha de demonstração, com um comboio experimental, tipo comboio de jardim; Linha de transporte de passageiros; Pequeno anfiteatro, exterior; Jogos experimentais; Fotografias de rua, para grupos; Zona de piqueniques e merendas; Venda de especialidades locais e regionais; Venda de revistas, postais e periódicos sobre o caminho-de-ferro, antigos, em extensão e/ou complemento das actividades da loja, localizadas junto à entrada do Museu. A CEI/MNF, nomeada em Outubro de 2002, entrega ao Governo, uma proposta preliminar de “Programa Museológico”, onde constava uma listagem de material a preservar que, no entanto, deixava de fora muito do material inventariado pela CP, durante 25 anos.

Poupado pelas guerras europeias, o material existente no nosso país é muito e de qualidade, permitindo ao MNF reunir uma valiosa colecção de material circulante para mostrar aos seus visitantes. Com uma área útil de exposição muito interessante – a desenvolver nos 46500 m², propriedade da Fundação Museu Nacional Ferroviário -, nela deverão constar as composições mais emblemáticas do nosso caminho-de-ferro, entre outras:

1. O Comboio Real;
2. O Comboio do Século XIX
3. O Comboio Presidencial;
4. O Comboio “Flecha de Prata”;
5. O Comboio “Foguete”;
6. As locomotivas da Sociedade Estoril;
7. As locomotivas a vapor de maior importância;
8. As primeiras locomotivas diesel;
9. As primeiras automotoras diesel;
10. Vagões e gruas, furgões e ambulâncias postais, carruagens⁶³.

Um “Programa Museológico” foi, entretanto, elaborado por Rosa Gomes, técnica da CP, há muito ligada às funções museológicas da empresa sendo a responsável, na altura, pelo Serviço de Património e Museologia da CP⁶⁴. Programa esse “concebido, por um lado, com conhecimento do actual ponto de situação deste projecto,

⁶³ BONIFÁCIO, Hélder, “A propósito do acervo a expor na sede do Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 16, AMF, Entroncamento, 2006, pp. 10-12.

⁶⁴ O “Programa Museológico”, teve a colaboração de técnicas do Instituto Português de Museus.

no quadro de uma perspectiva pragmática de atenção ao conjunto de incontornáveis iniciativas em curso, na sequência de decisões tomadas antes da existência desta Comissão Instaladora”⁶⁵. Esta era uma tomada de posição que ia ao arrepio das orientações da Comissão Instaladora em exercício nesta altura. Apenas divergências de opinião ou, muito para além disso, extremar de posições entre Quadros da mesma Empresa ou, ainda, uma nova diversão para atrasar, ainda mais, o processo MNF? Este Programa começava por historiar os antecedentes do MNF, a sua missão e objectivos e demais estratégias funcionais. Debruçava-se sobre o seu património museológico ferroviário, as suas instalações, na altura existentes e, projectando-as no futuro. Os espaços públicos, as reservas, não esquecendo o faseamento das intervenções, anexando uma lista de recuperações necessárias a curto prazo. Já na altura da elaboração deste Programa se adverte da necessidade da “constituição a breve prazo de equipa técnica para levar a cabo as tarefas preparatórias de instalação do MNF, entre as quais as de inventário, de documentação e de conservação”⁶⁶. Essa equipa nunca foi criada, transitando o assunto para a FMNF, em 2005-2006.

Foi este o “Programa Museológico”, que o Director do MNF veio encontrar aquando da sua tomada de posse. Com outra experiência, com outros conhecimentos, outro programa foi sendo gizado. No *site* da Fundação do MNF, pode-se ver “As Linhas Gerais Para o Programa Museológico”. Na sua apresentação, diz-se que: “O Programa Museológico do MNF é um documento essencial destinado a providenciar a programação e a visão prospectiva museológica das políticas e opções globais e específicas do MNF”⁶⁷. O Programa Museológico, estabelece seis níveis de programação:

- a) Programação social e cultural museológica;
- b) Programação científica;
- c) Programação da conservação;
- d) Programação urbana e arquitectónica do ambiente envolvente do Museu;
- e) Programação da valorização económica, social e cultural dos recursos museológicos e patrimoniais;

⁶⁵ GOMES, Rosa, Programa Museológico Preliminar, CI/MNF, Setembro 2004, p. 3.

⁶⁶ Ibidem, p. 62.

⁶⁷ Cf. <http://www.fmnf.pt/museu>.

- f) Programação funcional e planeamento a curto, médio e longo prazo para instalação do museu.

Este programa, a ser desenvolvido em cada um dos seus seis níveis, deverá contribuir para as bases, o modelo, a estrutura, a escala, a missão e os objectivos do museu, bem como a definição dos seus planos de actividade e ainda das suas prioridades. Este programa, deverá definir as balizas nacionais da sua territorialidade, passando pelos seus Núcleos Museológicos e definindo uma Carta Nacional de Património Ferroviário de Interesse Cultural.

O *Programa Museológico* foi construído na base dos Estatutos da Fundação e ainda das definições programáticas já antecipadamente assumidas. Quando se estabelece os seis níveis de programação eles são-no dentro da filosofia geral da museologia, por um lado, e da especificidade do Entroncamento, ou seja, no primeiro ponto, foi o determinar uma relação dentre o Plano, o *Masterplan* do arquitecto Carrilho da Graça e o Planeamento Museológico para o qual foi necessário desenvolver o “princípio de diagnóstico” e o “princípio de avaliação” a que levou à definição do Programa Funcional, possível, para o Entroncamento⁶⁸.

Mas, aliado a este Programa, há toda uma estrutura de funcionamento que importa criar através de diversos instrumentos de acção, os quais estarão relacionados com a missão, organização, funções, programação museológica e actividades do Museu Nacional Ferroviário, tais como⁶⁹:

- 1) Regulamento Interno do Museu Nacional Ferroviário e dos respectivos Núcleos Museológicos;
- 2) Plano de Segurança, destinado ao Museu Nacional Ferroviário e respectivos Núcleos Museológicos;
- 3) Regulamento de Política de Incorporação de Bens Culturais na Fundação Museu Nacional Ferroviário;
- 4) Normas de Inventário do Património Ferroviário Português;
- 5) Normas, critérios e procedimentos para a preservação preventiva e activa do património ferroviário do Museu Nacional Ferroviário.

⁶⁸ V. Anexo 1.

⁶⁹ Cf. http://www.fmnf.pt/museu_normas_e_regulamentos.

Outras parcerias, outras actividades vão, entretanto, sendo acordadas, como é o caso do protocolo entre a Fundação Museu Nacional Ferroviário e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT), garantindo o acesso público aos mais importantes espólios sobre a história dos caminhos-de-ferro, existentes em Portugal. Assinado em 24 de Outubro de 2008, o IMTT cede à FMNF, a título de depósito, o Fundo da antiga Direcção Geral dos Caminhos-de-Ferro, sendo este constituído por documentação histórica que dizem respeito a todos os assuntos de interesse geral relacionados com a construção e exploração dos caminhos-de-ferro em Portugal e ao exercício da fiscalização técnica e comercial sobre as empresas concessionárias. O fundo inclui documentação entre 1852 e 1951, integrando arquivos sobre as linhas de Leste e Norte, Beira Baixa e Cascais, entre outras. Com a assinatura deste protocolo, a Fundação do Museu Nacional Ferroviário, cumpre mais um dos seus objectivos: a conservação e a valorização do património histórico, cultural e tecnológico ferroviário português, a serem garantidos pelo “Centro de Documentação Nacional Ferroviária”.

O protocolo ainda previa uma parceria em trabalhos editoriais, realização de exposições, conservação, restauro, digitalização e disponibilização ao público dos referidos documentos. Um primeiro ponto foi entretanto concretizado, com o lançamento, a 31 de Março de 2011, de *Comboios em Linha* - Revista de História, Património e Museologia Ferroviária.

A FMNF, representa Portugal num projecto Europeu de Cooperação, com mais 36 parceiros de vários países, num total de 176 entidades europeias do sector cultural (<http://dev.europeana.eu>), disponibilizando cerca de 20 milhões de conteúdos culturais digitais, oriundos das várias entidades participantes. Em Portugal, contribuirá com cerca de 1.200.000 conteúdos, sendo a rede coordenada pela FMNF e constituída pelos Arquivos Distrital do Porto e Municipal de Lisboa, Biblioteca Geral da Universidade de Coimbra, Câmaras Municipais de Chaves e Vila Nova de Famalicão, Divisão de Património Cultural da Câmara Municipal de Lisboa, Fundação Alentejo Terra Mãe (Évora), Museus de Arqueologia D. Diogo de Sousa (Braga) e da Guarda, Transportes e Comunicações (Porto) e do Teatro (Lisboa) e também pelo Consórcio BibRia (consórcio de Bibliotecas Públicas liderado pela Câmara Municipal de Aveiro).

Também o turismo é uma aposta da FMNF. Numa parceria com a Câmara Municipal do Entroncamento, ambas se candidataram ao Programa MaisCentro – Redes

para a Competitividade e Inovação, um Programa de Cooperação Estratégica denominado “Património Ferroviário Nacional: O turismo científico como produto estratégico”, englobando um conjunto de 12 projectos, executados no anos de 2010. Tendo como parceiros as Câmaras Municipais de Entroncamento, Bragança, Vila Nova de Famalicão, Santarém e o Instituto Politécnico de Tomar contando com o apoio técnico do Instituto de Turismo de Portugal, esta candidatura, centrada na sede museal do Entroncamento, em parceria estratégica com os núcleos regionais, assumiu-se como um importante factor de dinamização do Turismo Cultural, numa potenciação de desenvolvimento de novas actividades económicas complementares, no plano regional.

Entretanto, diversas obras de intervenção arquitectónica e de construção civil arrancaram em Novembro de 2010 no Museu Nacional Ferroviário, envolvendo dois edifícios: Armazém de Víveres e duas naves da Oficina do Vapor (Edifício 13).

A concretização deste projecto permitirá à FMNF expandir e qualificar o museu. A área expositiva está a ser consideravelmente alargada, o que permitirá expor novas peças da colecção, bem como introduzir soluções tecnológicas que contribuam para o aumento da atractividade e interactividade do museu. O projecto é co-financiado pelo QREN - Programa Operacional do Centro, no âmbito das Parcerias para a Regeneração Urbana sendo também apoiado pelo Instituto Turismo de Portugal, no âmbito do PIT - Programa de Intervenção do Turismo.

Estes Projectos, Parcerias e Protocolos visam dotar o Museu Nacional Ferroviário de ferramentas capazes de lhe poder garantir ser uma referência não só nacional mas, também, internacional, desenvolvendo o seu pólo central, indo ao encontro do Plano Director elaborado pelo arquitecto Carrilho da Graça que pretende, no Entroncamento, “um parque verde urbano e uma estrutura feita em aço, plástico, vidro e policarbonatos, num ambiente “translúcido, diáfano”, imagens fortes que se pretendem no complexo museológico”⁷⁰, ideias essas apresentadas aquando da inauguração da Rotunda de Locomotivas, no Entroncamento, em Junho de 2008.

As origens do Entroncamento ligadas à actividade ferroviária e a parceria que existe entre a Câmara Municipal do Entroncamento e a Fundação do Museu Nacional Ferroviário, garantem a oportunidade de construção de um modelo a seguir, no

⁷⁰ Cf. www.arquitectura.pt/forum/f29/entroncamento-museu-nacional-ferrovi-rio-carrilho-da-gra-a-12190.

panorama nacional, de estudo, de conservação e valorização do património histórico, cultural e tecnológico de um território, aproveitando as sinergias articuladas pelas iniciativas do Município, da administração central e as entidades privadas em redor de um tema presente nas raízes históricas do Entroncamento e do País, assumindo uma visibilidade e funcionalidade estruturante na malha urbana e que permite perspectivar para o futuro formas de abordagem com evidentes valências pedagógicas, culturais e ambientais.

2.4. a missão, os valores e os objectivos

A Fundação do Museu Nacional Ferroviário tinha uma missão, valores e objectivos:

- a) Como missão: seleccionar, preservar, investigar, interpretar, promover e divulgar o património ferroviário português;
- b) Como valores: a inovação, a excelência, a qualidade e a cooperação;
- c) Como objectivos: a instalação e a gestão do Museu Nacional Ferroviário numa transmissão da memória colectiva, estimulando o desenvolvimento sustentado das regiões onde se inserem os diversos núcleos museológicos que o constituem, numa perspectiva de pólo de atracção e desenvolvimento para o Turismo Cultural e contribuindo para a Qualificação Territorial, o Desenvolvimento Económico, Social e Cultural da Região Centro, pretendendo ser um museu de referência, com abrangência internacional assegurando a inventariação, tratamento, recuperação e garantia de acesso público à colecção museológica e de arquivo.

Em meados de 2008, é nomeado um responsável pelo Museu Nacional Ferroviário, Dr. Joaquim Gonçalves (sucendo a uma tentativa de assumir de funções pela Dra. Ana Paula Assunção, o que não se veio a concretizar), fazendo a transição para uma nova etapa que se perspectivava na vida do Museu, com a nomeação do director do Museu, em 24 de Maio de 2009⁷¹. O trabalho a fazer era enorme, depois de

⁷¹ O primeiro director do Museu Nacional Ferroviário é o orientador desta dissertação de mestrado, o qual apresentou um programa de actividades e desenvolvimento trienal do museu, aprovado pelo Conselho de Administração da Fundação, cf. Anexo 1.

tantos anos de incertezas, de tantos trabalhos realizados e desfeitos e tornados a fazer, com um “valioso” património tão menosprezado pela sociedade portuguesa, que deixou escapar autênticos tesouros museológicos. Havia que identificar, de novo, um território, um conjunto de edifícios emblemáticos, ligados à exploração ferroviária. Tinha de ser confirmada a importância do valor patrimonial do espólio ligado ao caminho-de-ferro existente no Entroncamento - e a urgência de se criarem as condições necessárias para a sua preservação, conservação, estudo e divulgação. A importância histórica e cultural deste museu aliada aos aspectos mais relevantes dos sistemas económico e social da época agrupados na noção de património ferroviário. O interesse pedagógico da sua divulgação junto das comunidades não só local mas também nacional e internacional. Também aqui a Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, vai ter um papel importante, sendo convidada a integrar o Conselho Consultivo da Fundação, chamada a colaborar dando pareceres ou elaborando relatórios sobre determinado tipo de material a recuperar e ainda em serviços de voluntariado no Museu contribuindo, dentro dos seus objectivos, para a defesa do património ferroviário histórico português.

Contudo, com a viabilidade de aproveitamento dos edifícios existentes, através da sua reabilitação, apostando na sua qualidade arquitectónica e estado de conservação, numa adaptação às suas novas funções, havia que desenvolver um programa museológico de enquadramento funcionável. A opção pela recuperação do património construído pré-existente, no *campus museológico*, seria um meio para promover a harmonização paisagística com as devidas acções de requalificação e de recuperação dos testemunhos históricos e ferroviários. A promoção da investigação científica, histórica e antropológica do caminho-de-ferro, cooperando com entidades de ensino e de investigação, editar e publicar obras de temática relacionada com o património histórico, cultural e tecnológico ferroviário, dinamizando programas de voluntariado com objectivos bem definidos nos fins da FMNF, organizando colóquios, conferências, seminários e outras actividades de interesse sobre o transporte ferroviário, instituindo prémios e gerindo a atribuição de bolsas de investigação, fomentando e mantendo o intercâmbio com instituições congéneres nacionais e estrangeiras com actividades semelhantes, divulgando e colaborando com os operadores de transporte ferroviário, divulgando a evolução técnico-científica no âmbito do desenvolvimento da ferrovia e, também, continuando o desenvolvimento do Centro Nacional de Documentação Ferroviária (Fig. 14).



Fig. 14 – Futuro Centro de Documentação Nacional Ferroviária, Entroncamento
(Foto Entroncamento Revista Municipal, 66, Março-Agosto, 2011, p. 55)

Tudo isto fazia parte do Programa para o MNF, apresentado pelo seu Director na tomada de posse, onde também se preconizava a adesão do Museu Nacional Ferroviário à Rede Portuguesa de Museus, permitindo o seu reconhecimento oficial e a possibilidade de recorrer a apoios técnicos e financeiros da rede. Com tanto feito e nada realmente consumado, teve-se de partir como que do zero. Carlos Frazão, presidente da administração da Fundação Museu Nacional Ferroviário, tinha dito no dia da inauguração do edifício da rotunda que “apesar de ter sido criado legalmente em Agosto de 1991 [o Museu], pouca existência tem tido fora do diploma legal que lhe deu origem”.

2.5. de museu de empresa a museu nacional

Desde que nasceu a ideia de preservar o património museológico ferroviário, em 1948, até à promulgação da lei que criou o museu, em 1991, foi longo e tortuoso o caminho que o museu ferroviário português percorreu, até carrilar as suas ideias em direcção ao futuro, hoje presente.

Sendo a CP, a fomentar o seu aparecimento, logo se entendeu que o museu, a existir, seria sempre um museu de empresa dos caminhos-de-ferro, um museu da CP, a única existente em Portugal, após ter aglutinado, em 1947, a quase totalidade das empresas ferroviárias portuguesas⁷² até essa data. A ideia do museu foi crescendo, o que originou a que várias localidades ferroviárias aspirassem à sua instalação junto das suas gentes, na maioria, ferroviários. Quer fosse Lisboa ou Entroncamento, quer fosse

⁷² Início da exploração conjunta da rede de via larga e estreita sob a responsabilidade da CP, com excepção da Linha de Cascais - arrendada até 1976.

Santarém ou Barreiro, todas elas legitimavam a sua importância nos caminhos-de-ferro nacionais, acabando a escolha por recair entre Lisboa e Entroncamento. A primeira, certamente, por ser a capital do país e na expectativa de atrair mais público, quer nacional, quer internacional e, a segunda, pelo seu passado como localidade que nasceu do e para o comboio. Com a desactivação, no Entroncamento, da Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor, mais um trunfo esgrimido pela presidente da Câmara do Entroncamento, na tentativa de justificar a construção do Museu Nacional Ferroviário, nesta localidade. No entanto, a CP continuava a organizar o seu museu, com a recolha de material e documentação histórica ferroviária para ser incluído no futuro espólio do Museu Ferroviário, que já tinha sido decidido, em 1969, instalar no Entroncamento.

Em 1973, um novo elemento vai integrar essa Comissão Organizadora, um técnico da CP, o Engenheiro Armando Ginestal Machado. Sendo ele, um homem apaixonado pela museologia ferroviária, cedo se apercebeu da riqueza desse material, o qual estava preservado de forma indistinta, sujeito às intempéries e ao vandalismo, logo sugerindo à Comissão a utilização das Cocheiras de Carruagens, espalhadas ao longo da via, para a recolha desse material. Era o nascer das Secções Museológicas da CP, sem as quais, hoje, não teria sido possível manter o espólio que até nós chegou. Trabalhando solitariamente, na defesa da preservação do material museológico ferroviário, esse mesmo material foi-se amontoando, chegando aos nossos dias sem a manutenção que se desejava ter sido levada a cabo. Se a ideia de Ginestal Machado nunca foi o da existência de um museu nacional, defendendo até ao fim, a existências das Secções Museológicas, a sociedade civil batia-se pelo “seu museu” no Entroncamento, um museu nacional e não mais uma Secção Museológica.

De projecto megalómano, com a construção, de raiz de uma nave para aí serem exibidas as peças museológicas ferroviárias, o que traria custos insuportáveis, cedo se chegou à ideia do aproveitamento, na área circundante da estação de Entroncamento, de oficinas ferroviárias antigas, e algumas, ainda a funcionarem para ali instalar o Museu Nacional Ferroviário. Com a publicação da lei que instituiu o Museu no Entroncamento, em 1991, logo foi nomeada uma primeira Comissão Instaladora do Museu, à qual vieram a suceder várias outras Comissões Instaladoras, que foram, ao longo dos anos, tentar perceber qual seria, afinal, o futuro do Museu: se continuava na sua vertente de

empresa, a CP, ou se conseguia a sua autonomia da empresa mãe. Com a mudança de paradigma dos transportes ferroviários, com a criação da REFER⁷³, com outra mentalidade cultural, era inevitável a separação do museu das empresas ferroviárias, o que se concretizou pela criação da Fundação Museu Nacional Ferroviário, Armando Ginestal Machado⁷⁴.

Uma nova era surgia no caminho do Museu, com novas directrizes, uma alternativa nacional à de museu de empresa. Estavam agora criadas as bases para um espaço museológico ferroviário português, autónomo, nacional. Um Museu cultural, voltado para públicos diversos, mais amplo nas suas ideias.

Era, enfim o Museu. Era o Museu em espaços oficiais ferroviários. Era o Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento.

⁷³ REFER – empresa de gestão de infra-estruturas ferroviárias, criada pela lei 104/987, de 29 de Abril.

⁷⁴ Lei 38/2005, de 17 de Fevereiro, cria a FMNF.

3. CAMPO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO DO ENTRONCAMENTO

3. CAMPO MUSEOLÓGICO FERROVIÁRIO DO ENTRONCAMENTO

As obras de transformação de imóveis antigos e ou degradados em espaços museológicos tornaram-se, ao longo dos tempos, um campo privilegiado para a materialização de sucessivas experiências sobre conservação e restauro. A relação entre a teoria e a prática, em matéria de reabilitação do património arquitectónico, foi deveras enriquecida com o contributo, nas décadas de 40 e 50, da “escola italiana” de Franco Albini (1905-77), Carlo Scarpa (1906-78), Ignazio Gardella (1905-99) e do colectivo BBPR⁷⁵. Estas intervenções introduziram novos critérios na requalificação do património, antecipando os princípios enunciados, em 1964, na Carta de Veneza, “ao recusar o dogma oitocentista da “unidade de estilo” e ao assumir estética e construtivamente a marca contemporânea”⁷⁶. Os espaços resultam, na sua maioria, de equipamentos públicos cuja vocação original perdeu viabilidade, abrindo caminho para a adaptação a museus, por iniciativa dos governos ou das autarquias. Em termos de organização espacial, são frequentes, nos museus actuais, as reformulações e conjugações das três tipologias que, segundo Juan Carlos Rico, marcaram a arquitectura dos museus do século XIX: o museu-palácio (Gliptoteca de Klenze, 1816-30), a galeria pura (Alte Pinakotek de Klenze, 1826-36) e uma solução mista de salas/galeria e rotunda (Altes Museum de Schinkel, 1823-30)⁷⁷.



Fig. 15 - <http://areweb.polito.it/didattic>



Fig. 16 - www.igougo.com

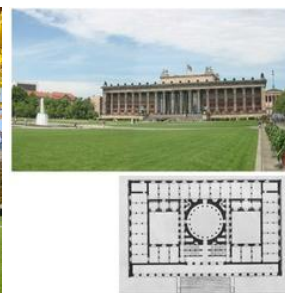


Fig. 17 - <http://quizlet.com>

⁷⁵ Sociedade de arquitectos formada em Milão em 1932 por Gianluigi Banfi (1910-45), Ludovino Barbiano di Belgiojoso (1909-2004), Enrico Oeressuti (1908-76) e Ernesto Nathan Rogers (1909-69).

⁷⁶ BARRANHA, Helena Silva, *Arquitectura de museus de arte contemporânea em Portugal. Da intervenção urbana ao desenho do espaço expositivo*, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2007, p. 77.

⁷⁷ Juan Carlos Rico, “Del palácio al museo”, *Miscelánea Museológica*, BALERDI, Iñaki Diaz (coord.), Bilbao: Serviço Editorial de la Universidad del País Vasco, 1994, p. 20.

A estrutura interna do espaço museológico representa, de facto, um aspecto essencial para a identidade e a funcionalidade do edifício. Se a transição entre o exterior e o interior do museu é determinante na construção da imagem pública da instituição museal, os primeiros espaços internos de acolhimento aos visitantes revelam-se, também, decisivos na confirmação ou contradição das expectativas suscitadas por essa imagem. “O primeiro momento de contacto do público com o interior do museu apresenta-se, assim, como uma excepcional oportunidade para a reinterpretação de um dos temas mais emblemáticos na história da arquitectura de museus: a rotunda”⁷⁸. O compromisso entre o contentor e os conteúdos na elaboração dos projectos de arquitectura, deixam margem para que a arte possa contemplar a percepção do museu como entidade global. Os materiais utilizados (vidro, pedra, madeira, metal), podem favorecer a afinidade estética com a envolvente criando condições favoráveis à contemplação da colecção. Ao incorporar a paisagem no projecto museológico, os edifícios rejeitam a posição radical preconizada pelo “white cube” que marcou toda uma geração de espaços expositivos. Ao valorizar a paisagem como cenário e como objecto estético passível de dialogar com os conteúdos, há toda uma qualificação da fruição do museu. O retorno à natureza como tema central do projecto de arquitectura acontece, também, numa perspectiva de assumir as questões ambientais como uma importância sem precedentes. Redesenhando a paisagem e integrá-la no espaço do museu é, assim, uma forma de recontextualizar a vocação primordial do jardim, enquanto “lugar de deleite, propício à meditação ou a recriação”⁷⁹.

Ao converter as antigas oficinas em equipamento cultural e conseguindo participar na reconfiguração da paisagem e do espaço urbano, o Museu Nacional Ferroviário vai recuperando as referências identitárias importantes para a construção e a transmissão das memórias colectivas, entre a população e as comunidades locais, associadas à cultura ferroviária e à sua história. Este ciclo de comunicação, destinado a públicos e interlocutores muito variados, vai muito para além da comunidade local, já que o interesse pela temática da museologia ferroviária transcende fronteiras não só locais, regionais e nacionais mas, também, internacionais. Vai sendo cada vez maior o número de pessoas que, dotadas de maior sensibilidade ou mais esclarecidas, encara a preservação e a valorização do património ferroviário como um processo de evolução

⁷⁸ Idem, Ibidem, p. 87.

⁷⁹ Carta de Florença, 1981, Artº 5º.

cultural sustentável. De facto, as identidades e memórias colectivas são forjadas num processo contínuo e dinâmico onde o passado, o presente e o futuro são indissociáveis entre si. A par de alguns investimentos elevados que já se fizeram na reabilitação e preservação de material circulante e edifícios de reconhecido valor cultural verificou-se, num passado não muito distante, a progressiva adulteração de construções existentes e um alarmante número de abates de material circulante com elevado valor patrimonial levando, esse mesmo património, impregnado de histórias e estórias, memórias, saberes e vivência, gradualmente suprimidos, a deixar lacunas no processo cultural que, assim, se tem feito por rupturas. Se a morosidade e especificidade de intervenções de reabilitação no material museológico ferroviário constituem um factor menos atractivo, nomeadamente do ponto de vista económico, haverá que ter em conta que, regra geral, esse património nos conta uma história que, se bem contada, nos dá a História dos Caminhos-de-Ferro em Portugal. Desde que devidamente pensada e assumida, a recuperação do património museológico ferroviário acabará, de vez, por afastar “fantasmas”, atentados ao património e terminará, finalmente, com aqueles que até ao momento se têm “entretido” a desbaratar um património que, e ao contrário do que eles pensam não é, apenas seu mas, de todos nós. Com uma localização privilegiada no seu espaço, todos temos a consciência dos enormes encargos daí resultantes. São os acessos, externos e internos, a recuperação/construção de edifícios, a valorização do espaço que passa, também, pela sua animação, os equipamentos necessários e toda a manutenção exigida e, ainda, o enquadramento de pessoal especializado.

3.1. as infraestruturas

Se considerarmos que o MNF é uma área específica dentro do vasto espaço ferroviário, inserido no perímetro da estação do Entroncamento, vocacionado para uma leitura contemporânea e de modo mais concentrado, de todas as implicações subjacentes ao testemunho vivo deste mundo tão singular, e da sua evolução ao longo do tempo patenteada num espaço tão fortemente definido, todos os espaços deverão ser previamente coordenados para que a visita se torne coerente. A delimitação da área museológica terá de transmitir um factor de identificação do museu recorrendo, se possível, aos materiais de expressão ferroviária. A sinalização não poderá ser esquecida podendo, a mesma, servir de decoração e, ao mesmo tempo, de educação. Numa área

aproximada de 4,5 hectares (Fig. 18), podemos encontrar diversos edifícios, uns mais antigos que outros, que albergaram ao longo dos tempos, diversas mais-valias de cariz ferroviária. São ainda alguns quilómetros de linhas férreas que, ao serem reabilitadas, poderão servir não só para exposição de material circulante mas, e até, alguma circulação de cariz turístico facilitando, assim, a deslocação do visitante na área museológica.

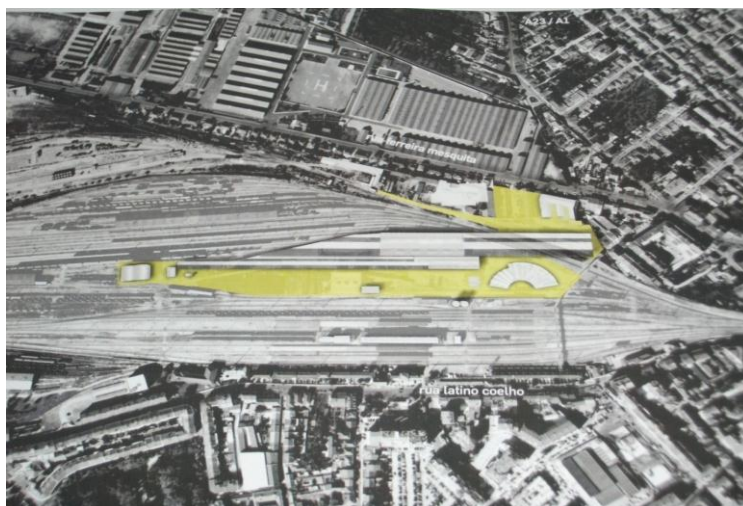
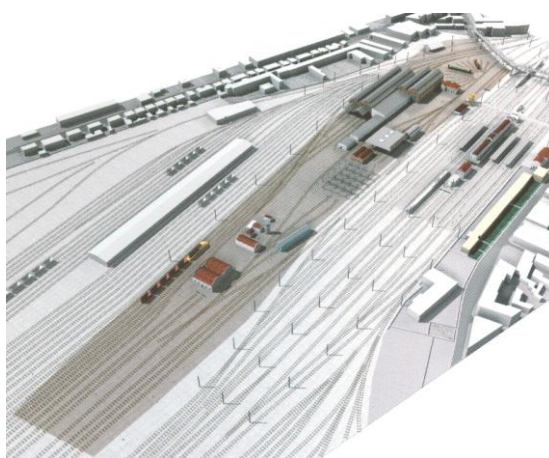


Fig. 18 – Museu Nacional Ferroviário – Campo Museológico
(Arquivo MNF)

“A criação de um parque urbano verde no meio deste “mar de linhas” que é o complexo ferroviário do Entroncamento pode ser um pano de fundo fantástico para o conjunto de peças que vão constituir o museu ferroviário. E, ao contrário dos grandes museus ferroviários, criados num contexto de ferro contra ferro, a primeira imagem que se terá do museu do Entroncamento é a de árvores e zonas verdes”, a opinião de Carrilho da Graça, o autor do *Masterplan* do MNF. Há toda uma história a contar sobre a via: as travessas, o balastro, os carris, os *tirefonds*. Mas, também as histórias da catenária e da sinalização com os seus componentes eléctricos, os cabos, os isoladores, etc., contando a história de quem as construiu, de quem arriscou até a vida para que outros tivessem o conforto de viajar. Mas há, também, a valorização do material exposto conjugando os vários factores físicos e naturais com que a arquitectura pode jogar numa concretização de um espaço físico, de um espaço exterior visitável, enquanto função expositiva associada à componente de lazer, para além da comum função ferroviária albergando, nas melhores condições de conservação e exposição, o acervo do Museu. Há que prever o estabelecimento de uma relação directa entre o museu e a cidade,

mantendo a comunhão presente ao mundo ferroviário à maioria dos seus habitantes e tendo em atenção ao carácter isolacionista que pode proporcionar a área museológica, devendo ela ser integrada na envolvente urbanística imediata estruturando os sistemas de acessibilidade ao Museu a partir dos principais pontos de acesso, como sejam: estação; passagem superior; passagem inferior (prevista) e acautelando as capacidades de estacionamento das áreas envolventes. No espaço reservado ao Museu, situa-se um conjunto de edifícios de natureza profundamente diferenciado que, na ausência de soluções estruturadas ou definitivas, se foram institucionalizando e permanecendo no tempo, sem terem, no entanto, sido pensados nem preparados para funções museológicas. Também a ausência de uma política de hábitos de manutenção das grandes instalações que, com o tempo, foram perdendo a sua função inicial, tendo-se transformado progressivamente em grandes depósitos de material ferroviário, veio a revelar-se como a principal causa de degradação do estado de construção de edifícios projectados entre os fins do século XIX e os princípios do século XX, de um modo exemplar para a sua época. Assim, os critérios de intervenção nos edifícios existentes serão de acordo com os princípios de orientação que visam a conservação requalificada em função das novas actividades que nos mesmos vão ter lugar, a nível do respectivo desempenho museológico, permitindo uma intervenção faseada e adaptada ao ritmo das disponibilidades financeiras. São edifícios isolados, mas muito próximos uns dos outros (Fig. 19), fazendo parte de um todo integrado e, por isso, funcionalmente complementares não podendo, assim, ser avaliados independentemente do contexto em que se inserem, tendo em conta o projecto de realização em que se enquadram.



*Fig. 19 – Vista Geral do Museu
(Proposta preliminar de ordenamento, FMNF, Novembro 2004)*

O Museu Nacional Ferroviário, sendo nacional, não pode esquecer as, anteriormente denominadas, “Secções Museológicas da CP”, agora “Núcleos museológicos do MNF”. Um pouco por todo o país, elas constituíam a salvaguarda do material museológico dos caminhos de ferro portugueses (*Fig. 20*). Agora, com nova filosofia, estes núcleos estão a ser objecto de protocolos entre a FMNF e as autarquias onde eles existem para que em conjunto, sejam geridos de molde a poderem continuar a funcionar.



*Fig. 20 – Núcleos Museológicos MNF
(Luís Filipe)*

Dos Núcleos assinalados na Fig. 20, foi extinto o de Estremoz, por vontade própria da autarquia a qual declinou assinar o Protocolo proposto pela FMNF, abdicando assim, de mostrar o património ferroviário que durante tantos anos serviu as populações locais, numa miopia cultural subjugada aos interesses económicos de curto prazo, descurando as memórias colectivas, associadas ao significado da cidade de Estremoz na história dos caminhos-de-ferro em Portugal.

3.2. os edifícios

O património ferroviário edificado engloba uma grande variedade de edifícios espalhados um pouco por todo o país os quais, consoante a sua localização e fins a que se destinavam, possuem diferentes características. De facto, a exploração ferroviária, e as necessidades próprias de espaço que daí surgem também influenciam a construção ferroviária. Por outro lado, as condições de exploração do serviço ferroviário foram, também, condicionantes para o desenvolvimento do espaço ferroviário. No caso do Entroncamento, a passagem do caminho-de-ferro ditou o surgimento da respectiva localidade e o seu respectivo crescimento. Por volta de 1860, um lugarejo ermo que, nessa altura, era conhecido por Charneca da Ponte da Pedra⁸⁰, nada mais era do que isso mesmo, um lugarejo. Contudo, a partir de 7 de Novembro de 1862, ou seja, aquando da inauguração do troço ferroviário ente Santarém e Abrantes, começaram a surgir os seus primeiros habitantes, tornando-se eles nos pioneiros do primitivo povoado que ora nascia. “O Entroncamento é, pois, uma terra a que poderia passar-se certidão de nascimento. Algures, entre 1862 e 1863 fixaram-se, com carácter de permanência os primeiros empregados da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Fizeram-no por razões de ordem técnica. Era o ponto nevrálgico da primeira rede da Companhia e, por isso, foi necessário ali edificar as estruturas de apoio à circulação. Com ela chegaram e fixaram-se muito outros homens”⁸¹. Quando, a 22 de Maio de 1864, a linha do Norte entroncou com a do Leste, o povoado era constituído por cerca de meia centena de barracas de madeira, muitas das quais com material ferroviário, como o edifício da Estação. Só por volta dos finais de 1882 é que começaram a surgir as

⁸⁰ BRITO, Eduardo O. P., “A Génese do Entroncamento”, *O Foguete*, nº 1, Entroncamento: AMF, 2002, p. 4.

⁸¹ FERREIRA, Carlos Manuel Barbosa, *Os Trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento, 1860-1910*, Tese de Mestrado, Lisboa: Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Instituto Alexandre Herculano, Junho de 2006, p. 50.

primeiras construções de pedra e cal. Vários arquitectos portugueses têm dado o seu nome, ao longo dos tempos, a projectos para o caminho-de-ferro, projectando edifícios que ainda hoje são utilizados e que continuam a servir de referência, sendo o mais conhecido de todos eles, o arquitecto Cottinelli Telmo (José Ângelo Cottinelli Telmo). A nível ferroviário, Cottinelli Telmo deixou-nos um traço comum em todas as suas obras⁸², ou seja, optou pelas linhas modernas, sem revivalismos quer em estações (Vila Real de S. António, Sul e Sueste, Tomar), quer em Torres de Sinalização (Campolide, Pinhal Novo e Ermesinde), ou ainda, noutros edifícios como o do *Armazém de Viveres*, no Entroncamento.

Com uma área aproximada de 4, 5 hectares (que de futuro poderão passar para 6, 5 hectares), a área bruta de exposição na área museológica sede, no Entroncamento será a quase totalidade da área disponível. De planta aberta (*open-space*), em distribuição horizontal, distribuído por diversas salas e/ou galerias de exposição, serviços educativos, integrando os conteúdos expositivos em áreas de circulação, com espaços para o público, como pátios, jardins, parques, não esquecendo a loja/livraria e zona de restauração já que estando integrado no nó ferroviário do Entroncamento, junto à estação de passageiros, em pleno coração de tecido urbano, tem diversos pontos de contacto, favorecendo assim, os seus acessos viários e pedonais, num museu de implantação e integração urbana. A mais-valia do edifício-museu, relaciona-se não só com a sua dimensão simbólica e com o seu valor material mas, também, com a sua singularidade. Através das suas formas, a arquitectura contribui, decisivamente, para que os museus continuem a ser espaços únicos, nos quais a comunidade reconhece valores simbólicos e, ao mesmo tempo, mobilizadores.

Pelo seu alcance mediático e pela sua dimensão simbólica, enquanto elementos preponderantes na pontuação das paisagens urbanas, os museus converteram-se em eixos privilegiados do consumo cultural de massas. Os vários edifícios do *campus museológico*, no Entroncamento, têm tudo para oferecer desde a sua arquitectura à arte. Este espaço museológico sede é constituído, por vários edifícios, de cariz ferroviária. Vamos conhecê-los.

⁸² POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C. P.. A sua obra no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 26-29.

3.2.1. edifício sede

Com uma área de 236 m², este anterior edifício da 6ª Área de Circulação que estava, no seu início, muito ligado à gestão da circulação a vapor, foi construído no início dos anos da década de 1920, em alvenaria de pedra. Foi reformulado pelo projecto de arquitectura de Isabel Corrêa da Costa, sofrendo uma intervenção integral adaptando-se a sede do Museu Nacional Ferroviário (Fig. 21), em 1998. Entre as suas valências constavam a Direcção, Secretariado e Serviços Administrativos, Sala de Reuniões e pequeno auditório, Arquivo e Documentação, enquanto embrião do futuro centro de documentação, dotado de equipamento multimédia para consulta pública, além de instalações sanitárias.

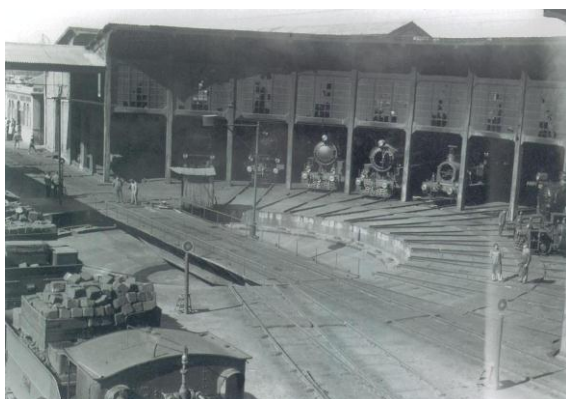


*Fig. 21 - Edifício Sede Nacional do MNF
(Foto de Luís Filipe)*

3.2.2. rotunda de locomotivas

Com a manutenção dos serviços ferroviários a atrair cada vez mais gente, com o desenvolvimento dos transportes, deu-se o desenvolvimento previsível do Entroncamento. À medida que se desenvolve o transporte ferroviário, a Companhia Real começou, desde logo, a construir as instalações necessárias para a circulação ferroviária, incluindo o Depósito de Locomotivas e a primeira rotunda. As rotundas ou placas giratórias, tiveram um papel preponderante no tempo da tracção a vapor já que as locomotivas deviam de circular com o pavilhão virado para a frente em relação ao sentido da marcha dos comboios o que levava a necessárias operações de inversão, com muita frequência. Com a chegada de locomotivas de maior porte, na primeira década do século XX, a rotunda da Estação do Entroncamento tornou-se obsoleta, pelo que se

construiu uma outra⁸³. Com a implosão desta última (Fig. 22), em 1976, não restou nenhuma delas, pelo que o momento decisivo para o arranque efectivo do Programa de Instalação do MNF, foi a inauguração, a 20 de Junho de 2008, da “Rotunda de Locomotivas”, no Complexo Museológico do Entroncamento. Este edifício construído de raiz para funções museológicas, ícone da actividade oficial ferroviária, é agora transformado em área expositiva. Enquanto o antigo edifício servia de oficina, o novo tem como função expor material motor e rebocado, verdadeiras peças emblemáticas da história ferroviária portuguesa. Este local, conta, tal como no início da sua construção, com catorze linhas dispostas em forma concêntrica convergindo num fosso circular, onde existe uma placa giratória (neste caso a original), a qual permite que os veículos sejam transportados para as respectivas linhas. Tem, assim, uma utilização enquanto área expositiva, havendo, por isso, a preocupação de lhe conferir características adequadas a essa funcionalidade.



*Fig. 22 – Rotunda de Máquinas
(implodida em 1976 - Foto Arquivo MNF)*



*Fig. 23 – Rotunda de Locomotivas
(construída em 2008 - Foto Luís Filipe)*

Edifício semi-aberto, amplo, arejado, sem barreiras internas, com muita luz natural e alguma luz artificial, de forma para que os visitantes possam apreciar as peças ali estacionadas, tornam-no muito vocacionado para uma primeira função de acolhimento. A leitura deste edifício tem uma enorme importância, já que ele pode ser visto de diversos ângulos quer estáticos, como a partir da estação do Entroncamento ou a partir da passagem superior existente, quer em movimento a partir dos comboios que passam nas linhas ali bem perto. Com estudo prévio elaborado pela arquitecta Isabel

⁸³ V. Anexo 3.

Corrêa da Costa e posteriormente pelo GAT, Gabinete de Apoio Técnico, de Torres Novas, acabaria por prevalecer o projecto do Arquitecto Abílio Junqueira (2003-2008), tendo sido ele o autor da “nova” Rotunda das Locomotivas do MNF (Fig. 23):

“... No conjunto de edifícios que se prevê virem a constituir o Museu Nacional Ferroviário, a Redonda pela sua função e configuração poderá/deverá funcionar como um marco, um edifício de transição que faça a ligação com o contexto urbano e que com ele comunique, que, como afirma Rem Koolhaas, “crie um espaço que responda aos desejos persistentes da comunidade”. Um edifício que funcione de dia, que seja uma escultura urbana à noite, que seja apelativo, que permita a sua observação a partir do exterior (Fig. 24). Trata-se de dar prioridade à luz natural e artificial, conseguindo uma imagem forte, uma representação teotónica. O invólucro, porque é de um invólucro que se deve tratar, deve confrontar directamente a cidade envolvente. No todo, cada edifício do Museu deve estar imbuído dos seus próprios símbolos, e no caso da “Redonda”, assumir o conceito de quantos menos perceptível for uma parede mais se destaca a sua matéria e a sua estrutura, fazendo funcionar a memória do espectador como factor determinante no significado que atribui ao espaço...”⁸⁴.



*Fig. 24 – Rotunda de Locomotivas – Vista Nocturna
(Foto Luís Filipe)*

***A Rotunda de Locomotivas, espaço central,
onde tudo converge, de onde tudo diverge***

⁸⁴ JUNQUEIRA, Abílio, “Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 3, Entroncamento: AMF, 2002, p. 13.

3.2.3. armazém de víveres

Em 1869, o Entroncamento não era possuidor de comércio nem de estradas que facilitassem o abastecimento dos produtos essenciais para o sustento dos Empregados da *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes* ali fixados. Atento a esta situação, o Conselho de Administração publica em acta, com data de 3 de Fevereiro de 1869, uma decisão em que autoriza o estabelecimento de um depósito de víveres, sendo este o precursor de outros a instalar ao longo da via. No Entroncamento, o primitivo Armazém de Víveres estava situado no Largo da Estação⁸⁵, vindo-se a tornar insuficiente devido à grande procura de que era alvo. Assim, foi entregue, em 1935, ao arquitecto Cottinelli Telmo, um projecto de remodelação o qual implicava o alargamento das instalações. Avaliados os custos verificou-se que ficava quase tão dispendioso como fazer um edifício de raiz pelo que essa ideia foi abandonada. Além disso, o Largo da Estação só iria beneficiar com a deslocação do edifício para outro lugar. Cottinelli Telmo concebeu, então, um novo projecto para o Entroncamento, sendo inaugurado em Dezembro de 1939 (Fig. 25) e considerado “uma das melhores obras da arquitectura modernista nacional, situada fora das grandes urbes”⁸⁶. Edifício de um só piso, entrada ampla, muita luz natural, tirando partido das suas inúmeras janelas envidraçadas, foi reabilitado e aberto em 18 de Maio de 2007 para dar lugar à sala de exposições do Museu Nacional Ferroviário (Fig. 26), tendo sido mantido o seu interior em *open-space*, permitindo uma completa reversibilidade dos espaços expositivos. Este espaço está, neste momento, em obras de requalificação sendo, no futuro, área de entrada do museu e de exposições permanentes e temporárias.



Fig. 25 – Edifício Armazém de Víveres – 1939
(Foto Arquivo MNF)



Fig. 26 – Edifício Armazém de Víveres – 2007
(Foto Luís Filipe)

⁸⁵ V. Anexo 3.

⁸⁶ FERREIRA, Carlos Barbosa, “A memória do lugar. Armazém de Víveres / Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 18, Entroncamento: AMF, 2007, pp. 6-9.

3.2.4. central eléctrica

O edifício da Central Eléctrica (Fig. 27), construído no início da década de 1920 e remodelado em 1939, era constituído por cinco caldeiras, duas máquinas Dujardim de 180 cavalos, um motor diesel de 300 cavalos, incluído no programa inicial. Mais tarde recebeu uma subestação eléctrica, permitindo-lhe estar preparada para em caso de falta de energia eléctrica receber a energia da Empresa Hidro Eléctrica do Alto Alentejo. A corrente alterna era recebida a 30 000 Volts e transformada em corrente contínua a 440 Volts para fornecimento de energia às oficinas da CP e em corrente alterna a 220 Volts para iluminação da estação e suas dependências, num consumo diário de 2250 a 2500 KVolts⁸⁷. Mas a Central Eléctrica foi tendo outras valências ao longo dos seus tempos, como o foi o caso da Escola de Aprendizes, que foi inaugurada neste edifício em 15 de Abril de 1943, com uma classe de treze aprendizes. Paredes meias com os vários sectores oficinais, tinha uma posição privilegiada na interligação entre as instruções teórica e prática. Trabalhando em três salas, a Escola de Aprendizes funcionou aqui até 1959, ano em que por falta de condições devido ao acréscimo quer de valências técnicas, quer de alunos, se mudou para a Escola Camões, sendo esta inaugurada a 1 de Outubro de 1959⁸⁸.



*Fig. 27 – Edifício da Central Eléctrica
(Foto Luís Filipe)*

⁸⁷ LOPES, Luís Filipe G., “O entroncamento ferroviário no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 6-12.

⁸⁸ LEAL, Henrique dos Reis, “A Escola de Aprendizes da CP”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 16-25.

Com a sua desactivação como Central Eléctrica nos finais do século XX, este edifício, salvo raras excepções, tem estado sempre fechado a qualquer actividade. Integrado no campo museológico do MNF, de arquitectura característica do estilo europeu do princípio do século, com grandes fachadas, encimadas por belos frontões e aligeiradas por enormes janelões de vidro transparente é, ainda, contemplado com incorporações de diversos elementos decorativos: pilastras, faixas, cornijas, arcos de volta redondos. Com planta rectangular, o edifício está distribuído por várias salas, com vários desníveis entre si. Tendo havido um estudo prévio elaborado pelo arquitecto José Maria Valero Suarez⁸⁹, a museografia deste espaço, relacionada com a produção de energia eléctrica para todo o perímetro ferroviário deverá passar, naturalmente, pela manutenção e exposição valorativa do equipamento mecânico e eléctrico existente, nomeadamente da ponte rolante e do grupo gerador diesel, do gabinete de trabalho tipicamente ferroviário (Figs. 28-31), cujo ambiente deverá ser objecto de animação temática, assim como o espaço em cave. Os materiais devem corresponder o mais fielmente possível aos originais, as cores respeitadas quer nas paredes, quer nas estruturas metálicas sempre numa perspectiva de objectivos gerais da musealização. Com Protocolo acordado com a Fundação EDP, este edificio será, brevemente, alvo de intervenção.



*Fig. 28 - Grupo gerador Fig. 29 - ponte rolante Fig. 30 - quadro eléctrico Fig. 31 - Escritório
(Fotos Luís Filipe)*

Com vários pisos e várias entradas, este edifício permite várias leituras. Se atendermos à sua entrada lateral ela dá para uma sala, com um enorme pé direito, que tem ainda a possibilidade de comunicar com o piso de entrada através de uma escada numa das paredes laterais do edifício. Esta sala ainda mantém algumas máquinas ferramentas, tais como: uma serra eléctrica de bancada, um engenho de furar, duas esmeriladoras, com motor em comum, de 230 V e 50 Hz, ligadas entre si por correias

⁸⁹ VALERO SUAREZ, José Maria, *Museu Nacional Ferroviário – Central Eléctrica – Projecto de Recuperação*, Dezembro: Saragoça, 1999.

que teriam servido, eventualmente, de prática dos operários-aprendizes, aquando do ensino ali exercido pela Escola de Aprendizes, conforme anteriormente referido. O mesmo espaço tem ainda uma forja, exemplar que deverá, também, ser preservado, tal como os anteriores objectos, *in situ*, mostrando o que foi a Central Eléctrica ao longo das suas diversas e variadas funções: de fábrica, de oficina, de ensino (Figs. 32-35).



Fig. 32 - forja



Fig. 33 - engenho furar



Fig. 34 - motor



Fig. 35 - esmeriladoras

(Fotos Luís Filipe)

3.2.5. oficinas do vapor

As Oficinas de Grande Reparação ou Oficinas do Vapor, funcionavam num edifício construído pela CP, em 1920, como “Nova Oficina de Reparações” e onde funcionava, à data da criação do MNF, um conjunto de serviços de apoio à grande oficina de reparações de material circulante. Edifício de estrutura metálica e enchimento das paredes em panos de tijolo maciço, a cobertura é de telha de Marselha assente numa estrutura metálica com lanternins longitudinais e com ventilação lateral. Com várias linhas de carris de ferro no seu interior, com um comprimento assinalável, estes edifícios permitirão a exposição de composições emblemáticas dos caminhos-de-ferro em Portugal. Com duas pontes rolantes, uma de 30 e outra de 15 toneladas, compressores a ar comprimido, soldadura a oxigénio e eléctrica e um gasómetro que servia a soldadura autogénea e oxiacetilénica, este equipamentos irão ser integrados na futura exposição. Dividida em duas naves, a *velha* e a *nova*. A *parte velha* destinada a reparações de locomotivas e a máquinas ferramentas. A *parte nova*, era dedicada à reparação de *tenders* (de 16 *tenders* reparados em 1925, passou-se para o número de 66, em 1929)⁹⁰. Funcionou como Oficina de Rodas e ainda como Oficina de Molas. Equipadas com o material mais recente para a época, eram consideradas as melhores oficinas existentes no país. Uma grande aposta nesta fase de implantação do MNF, este

⁹⁰ LOPES, Luís Filipe G., “O entroncamento ferroviário no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 6-12.

edifício – composto de quatro naves (Fig. 36), está em fase de obra nesta altura, podendo nele serem incorporadas áreas com composições emblemáticas dos caminhos-de-ferro em Portugal como o *Comboio Real*, o *Comboio Presidencial*, o *Foguete*, um Comboio de Passageiros do séc. XIX ou um Comboio de Passageiros do séc. XX, ou uma Automotora completa.



*Fig. 36 – Oficinas do Vapor
(Foto Arquivo FMNF)*

3.2.6. cobertura de material circulante

Com projecto de arquitectura elaborado pelo GAT de Torres Novas este edifício teve como condicionante, na elaboração do seu projecto, a preservação da leitura da fachada sul da “báscula” (Fig. 37), tendo de respeitar a necessária distância. Foi construído nos primeiros anos do século XXI sendo concebido, numa primeira fase, para responder ao objectivo de recolha e conservação do material ferroviário e aliado, sempre que possível, ao de divulgação (Fig. 38).



Fig. 37 – Báscula e cobertura material circulante
(Foto site <http://olhares.uol.com.br>)



Fig. 38 – Cobertura de material circulante
(Foto Luís Filipe)

3.2.7. casa da báscula

Espaço contíguo ao anteriormente referido (Fig. 39), destinava-se a pesar os bogies (rodados) de material circulante diverso, nomeadamente locomotivas e carruagens. Balança de grande precisão era constituída por oito corpos interligados os quais terão de ser recuperados a nível mecânico para uma exposição demonstrativa e experimental, apoiados numa museografia que seja de fácil percepção.



Fig. 39 – Casa da Báscula
(Foto Arquivo MNF)

3.2.8. zona envolvente do museu

Dando cumprimento às *Linhas Gerais Para o Programa Museológico*, da FMNF, que no seu ponto d) nos diz, entre outras directrizes, que a *Programação urbana e arquitectónica do ambiente envolvente do Museu* é determinada pela localização do Complexo Museológico do Entroncamento, articulando entre o *Programa Museológico* e o *Projecto Arquitectónico*, tendo em atenção os seus edifícios e espaços e suas funções futuras, a recuperação dos edifícios e sua requalificação urbana terá a

necessidade de responder à requalificação museológica. Tudo isto pode ser visto no *Masterplan* da autoria do arquitecto Carrilho da Graça que prevê um parque verde a ladear um espaço expositivo e de percurso num ambiente de edifícios com estruturas translúcidas em contraste ao aço das locomotivas e carruagens, com suporte a zonas de restauração, educação e diversão (Fig. 40).



Fig. 40 – Planta Geral Zona Envolvente do MNF
(Proposta preliminar de ordenamento, FMNF, Novembro 2004)

E este projecto vai de encontro à ideia do museu como intervenção urbana onde a história vem demonstrando que os equipamentos sempre estiveram ligados a uma ideia de representação, de monumentalidade, num aproveitamento de promoção turística e cultural do local onde o museu está implantado.

3.3. os equipamentos

Um dos principais desafios que se coloca à equipa encarregue de constituir uma unidade museológica a partir de uma edificação pré-existente é a adaptação desse edifício de tal forma que os pressupostos (os funcionais e os estéticos) do novo museu não sejam comprometidos. E se as edificações a intervencionar tiverem sido unidades industriais, maior o interesse, particularmente se com a unidade museológica se pretender a apresentação de acervos industriais. Isto acontece devido às funcionalidades dos diferentes espaços arquitectónicos: as que foram projectadas para a unidade industrial e as que serão definidas para o museu.

A estratégia a seguir tem de assentar no pressuposto de que se deverá, tanto quanto possível, manter a memória das funcionalidades dos vários espaços. Assim, o museu irá desenvolver as suas áreas procurando atribuir aos espaços ocupados, funções

museológicas semelhantes ou aproximadas aquelas que esses espaços haviam já conhecido no tempo da produção industrial. São as implicações sociais, económicas, políticas, só para citar algumas, da implantação e desenvolvimento de uma indústria que foi tão absorvente em termos de mão-de-obra local, as quais são de perpetuar no Museu, não se limitando as exposições permanentes ou de longa duração à mostra das máquinas e ferramentas mas, também, a par dos homens que nelas trabalharam e que delas viveram. Também os equipamentos, mais do que nunca, exigem um *design* universal⁹¹, facilmente entendível pelos diferentes públicos, sem necessidade de adaptações ou *design* específico, ou seja:

1. Uso equitativo;
2. Flexibilidade;
3. Utilização singular intuitiva;
4. Informação perceptível;
5. Tolerância ao erro;
6. Baixo esforço físico;
7. Dimensão e espaço para aproximação e uso.

Nas novas orientações que influenciam a arquitectura dos museus e, especialmente os centros científicos, encontram-se os denominados “edifícios inteligentes” que, aplicados ao museu, podem ser definidos como os edifícios que se encontram preparados para controlar automaticamente o seu próprio funcionamento, a sua gestão e a organização das exposições que realizem. Podem controlar o meio ambiente, quer seja, na zona de exposições ou na destinada à conservação. Tanto nas suas estruturas quer interior, quer exterior, contam com um equipamento com capacidade de informação e comunicação ao mesmo tempo que se encontram em condições de controlar todo o serviço de informação dirigido aos visitantes, através de computadores e de uma equipa moderna posta à sua inteira disposição. “La instalación y el funcionamiento de las computadoras y los programas de información de este tipo de museos tienen que contemplarse al realizar cualquier proyecto de museo. Por esta razón, es aconsejable que dichos edificios sean de nueva planta”⁹². O que não é caso do MNF, já que os edifícios pré-existentes são uma mais valia na valorização dos percursos

⁹¹ Cf. www.design.ncsu.edu.

⁹² Hernández, Francisca Hernández, *Manual de Museologia*, Madrid: Síntesis, S. A., 1998, pp. 188-189.

museológicos projectados, pois que ao utilizar um edifício histórico ele é, ao mesmo tempo, protegido e valorizado.

3.4. os serviços

O MNF, no seu *campus museológico*, no Entroncamento, além dos edifícios já edificados e/ou a edificar, tem de prever várias áreas de serviços, os quais, correspondam às necessidades de um Museu que se quer, minimamente, funcional. No século XIX, num Museu, as áreas de exposição eram maioritárias em relação às restantes áreas. Essa situação alterou-se em finais do século XX, já que as exigências se tornaram maiores. A atenção dada aos públicos, exigiu uma maior atenção por parte dos serviços a disponibilizar. Depois, tem havido toda uma legislação publicada que levou a uma maior procura de melhoria dos serviços já existentes e/ou a criar. As áreas de serviço (acolhimento; serviços técnico/administrativos; serviços educativos, etc.), tornaram-se mais específicas, mais completas, de acordo com a dimensão do museu e os seus respectivos acervos.

Sendo o museu um espaço multifuncional, há que prever os espaços destinados aos serviços, as funções a instalar nos edifícios ou espaços circundantes.

Há que prever o espaço para grupos, o âmbito, a caracterização e a estrutura das colecções prevendo, assim, a possibilidade da sua mobilidade, sem interferências indesejáveis, criando uma versatilidade espacial tendo em vista a actualização dos conteúdos expositores, integrando diversos espaços não habituais como pátios, jardins, etc., num princípio de reversibilidade onde a construção/reconstrução de espaços permita modificá-los consoante as necessidades nunca esquecendo as acessibilidades⁹³, quer física, quer intelectual (Quadro I⁹⁴).

⁹³Cf. www.gam.org.pt.

⁹⁴Cf. BARRANHA, Helena Silva, *Arquitectura de museus de arte contemporânea em Portugal. Da intervenção urbana ao desenho do espaço expositivo*, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2007, p. 44.

Áreas de Acolhimento (espaços públicos)	Áreas de Exposição (espaços públicos controlados)
recepção/átrios/bengaleiro/loja/áreas de circulação/sanitários/cafetarias/ terraços/ pátios/ restaurante/vitrinas/ / jardins/etc.	galerias e salas de exposição/espaços complementares de exposição (ocupando, por ex., pátios ou jardins ou áreas de circulação)
Áreas de Educação e Comunicação (espaços públicos controlados)	Áreas Técnicas e Administrativas (espaços privados)
serviços educativos e/ou sala polivalente/biblioteca ou centro de documentação/reservas visitáveis (acesso restrito a públicos específicos, especialistas, estudantes)	gabinetes e salas de direcção/ arquivo/laboratórios/quadro eléctrico/ oficinas// serviços administrativos/ vestiários/ reservas, etc.

Quadro I – áreas do museu

Um museu tem, sempre, de incluir nas suas instalações várias áreas interligadas, tais como: 1) Área de acolhimento; 2) área de exposição e 3) área de actividades pedagógico-culturais.

3.4.1. área de acolhimento

É a área onde o visitante tem o primeiro contacto com a instituição devendo, por isso, merecer bastante atenção quanto à sua localização, quanto à sua funcionalidade. Assim, além dos componentes físicos necessários ao acolhimento do público – recepção com balcão de informações, bilheteira e um bengaleiro, bancos e cadeiras, além de poder comportar, também, loja, café/restaurante e sanitários – deverá haver a preocupação de, em termos conceptuais, introduzir o visitante no “clima” da exposição, contando com painéis que abordem a criação/missão da instituição, além de objectos representativos da colecção e outros elementos de apoio necessários. Sendo, neste particular, o MNF um museu com um espaço de circulação considerável, poderá/deverá haver, espalhados pelos “*campus* museológico”, diversos pontos de apoio, incluindo balcões de informação com bar, além de sanitários.

De acordo com a Lei Quadro dos Museus Portugueses, que no seu Artº 31, Ponto 1, nos diz que uma instituição museal “deve dar condições de segurança indispensáveis

para garantir a protecção e a integridade dos bens culturais nele incorporados, bem como dos visitantes, do respectivo pessoal e das instalações”⁹⁵, o MNF, atento à legislação está, nesta altura, a elaborar as “Normas e Regulamentos” os quais prevêem, no seu ponto 2., Planos de Segurança, para o MNF sede e respectivos núcleos museológicos para evitar, por exemplo, riscos de incêndio⁹⁶.

3.4.2. área de exposição:

Em geral, todos os museus têm três tipos de exposição: 1ª. de longa duração; 2ª. temporárias e, 3ª. de cedência a outras instituições.

A primeira, reflecte a identidade do museu, a sua missão e é a partir dela que outras serão desencadeadas. A segunda, deverá atrair novos públicos além de manter constantemente motivado o seu público habitual seja pelo desdobramento temático das exposições de longa duração, seja por temas nunca antes retratados ou, também, de interesse específico da comunidade. A última, amplia a visibilidade do museu, a sua função educativo-cultural e a rede de relações com outras instituições. Para as duas primeiras, há que ter em conta os Serviços de Segurança (pessoas e bens culturais), os de Conservação/Condições ambientais e sistemas vários de controlo, como os de iluminação, temperatura, humidade relativa, etc.

3.4.3. área de actividades pedagógico-culturais

“o primeiro dever de um museu que quer atrair mais visitantes é fazer com que gostem dele, sentir-se aprazível, criar uma atmosfera idêntica à de um clube”

Kenneth Hudson

Pretende-se que o Serviço Educativo de um museu tenha como sua principal função a de promover/divulgar a sua instituição através de programas orientados preferencialmente para as Escolas mas, e também, para outros públicos-alvo, como estudiosos da temática e ainda o público sénior. As exigências que hoje se colocam aos museus reflectem-se, inquestionavelmente, na sua acção educativa. Por um lado, com a

⁹⁵ Lei n° 47/2004, 19 Agosto, Lei Quadro dos Museus Portugueses, Diário da República, 1ª Série – A.

⁹⁶ Cf., www.fmnf.pt/museu_normas_e_regulamentos.

evolução constante da noção de património, aumentou o campo dos testemunhos do homem e do seu meio envolvente comprometendo, assim, as memórias das novas gerações com o passado. Por outro lado, com a generalização das novas tecnologias e com o papel dos multimédia, oferece-se aos museus uma perspectiva quase ilimitada de comunicação dos seus conteúdos, de difusão dos seus acervos e de desenvolvimento da sua acção educativa. A concretização da educação patrimonial cabe, em primeiro lugar, às instituições culturais e formativas destacando-se, neste domínio, as atribuições e funções dos museus e das escolas. A legislação portuguesa, nomeadamente a lei que estabelece as bases da política e do regime de protecção e valorização do património cultural, reconhece e incentiva o papel das estruturas associativas do património. A educação patrimonial constitui, de facto, um importante instrumento estratégico de promoção e vivência da cidadania. Num projecto de educação patrimonial, direitos e deveres são indissociáveis. O património, é pois, indissociável da memória colectiva, a qual, em primeira análise, define o seu conteúdo e é condicionante essencial dos critérios de identificação e de reconhecimento, ou de selecção e, em última análise, de apropriação, pela comunidade a que pertence. Também por isso, não é de mais sublinhar o papel das instituições, nomeadamente daquelas que tutelam os museus e a educação, a investigação e o património. As visitas de estudo guiadas aos museus e suas exposições são, nesse contexto, o melhor exemplo. Sabendo-se que os museus nem sempre são suficientemente mediáticos e que nem sempre se tomam as iniciativas necessárias para aproximar do seu trabalho a generalidade dos cidadãos, é na sua acção educativa que se procura a conquista de visitantes, a fundamentação de um reforço de orçamento ou até mesmo a sensibilização de mecenas. A educação é uma experiência de sociabilidade, é o meio de nos descobrirmos, de aprendermos a descobrir o outro e de adquirirmos assim, as bases do conhecimento e do saber-fazer. Ao despertar a curiosidade das crianças desenvolve-se o seu sentido de observação, exercita-se a sua atenção, memória e pensamento. Se educação é isto, então um museu é um local privilegiado para a exercer, tanto mais, que aqui não há obrigações mas simples prazer. Há que experimentar coisas diferentes. Assim, educar e ser educado passa a ser uma festa. Sem perder a ligação com o currículo escolar do estudo do meio ambiente, o museu providencia o contacto com objectos *in situ*, envolvendo o corpo e provocando emoções. O resultado é a construção de valores e ideias partilhadas. O Serviço Educativo num museu só tem razão de ser se conseguir motivar as crianças a visitá-lo,

não como uma visita de circunstância mas sim como uma visita a casa de um amigo, onde há regras, é claro, mas onde nos sentimos descontraídos e sobretudo desejados. Um kit de jogos, ao ser criado num projecto escola/museu e circular nas escolas locais, pode incentivar visitas a um local onde podemos conversar, rir, brincar, onde aprendemos a fazer, fazendo, mas fazendo com prazer. Em conclusão, torna-se possível, através da investigação-acção e mediação cultural colaborativa, abrir novos horizontes com a abertura das escolas à comunidade local e a uma museologia igualmente mais activa e participada. Para além dos técnicos de serviço educativo, que gerem a comunicação entre os museus, os públicos e a comunidade, a acção educativa dos museus resultará da convergência programada de investigadores, conservadores, arquitectos, designers, documentalistas, informáticos, técnicos com especializações diversas, operários e auxiliares, ou seja, uma multidisciplinaridade de saberes, criatividade e capacidade de gestão de recursos, que assegurem o futuro dos museus, com base num processo de interacção com os seus utilizadores. O serviço educativo, não tem “só” de planear exposições, estabelecer contactos com as escolas e esperar que apareçam os visitantes. É muito mais que isso. Os Serviços Educativos, o que são? Para que servem? Onde intervêm? A quem se destinam? De que formas actuam? Que profissionais requerem? Por outro lado também se pode questionar, em relação aos Serviços Educativos, o que queremos que sejam: Espaços de divulgação? Interfaces de comunicação? Lugares de construção de saberes? Plataformas para interpretação e diálogo? As instituições culturais são elementos fundamentais para a construção das representações e identidades das comunidades e marcas importantes desta vitalidade criativa, uma vez que têm a capacidade de gerar, promover e reflectir a diversidade, o potencial criativo, o dinamismo e a transformação permanentes que caracterizam o crescimento e evolução das sociedades. É preciso, portanto, alargar as funções que são tradicionalmente atribuídas ao Serviço Educativo de uma instituição, como é o caso presente. Tem de haver uma maior flexibilidade e maior ambição nas abordagens e nos programas, suficientemente capazes de promover a globalidade nas grandes premissas subjacentes aos desafios da contemporaneidade e a “localidade” nas acções, programas e relações que desenvolvem para a realidade em que se inserem. O Serviço Educativo tem de participar nas várias fases de organização/montagem de exposições; tem de participar na divulgação/informação de textos; tem de propor diversidade de fruição de espaços, propondo alternativas. Mas tem, também, de produzir conteúdos, elaborar

textos para catálogos, de folhas de sala, de tabelas, na elaboração de material didáctico, nos audiogramas, em flyers, nos postos de multimédia, em *outdoors*, inclusive no *site* do Museu, criando blogues, criando uma Newsletter ou, ainda, um jornal de cada exposição. É o que se espera neste museu. É o que se espera no *Museu Nacional Ferroviário*, que ele se caracterize por uma dupla responsabilidade: a de preservar a integridade do objecto como elemento do património ferroviário e a de contribuir para a evolução da sociedade, trabalho que deve realizar através de investigação e da sua missão educativa.

3.5. a colecção

Às funções tradicionais de conservar, expor e investigar, centradas nas colecções, surgem outras dirigidas ao público que frequenta os museus. A comunicação, a difusão, o carácter educativo e o sentido lúdico, devem fazer parte da essência do museu. Sem elas, o museu deixa de cumprir a sua função primeira: o encontro directo com o público. O museu tem de ser um centro de inter-acção entre as colecções e o público. É preciso conhecer a realidade espaço-temporal do museu e acentuar as características específicas dele, que nos falem da sua localização, do tipo de colecções que alberga e do meio social em que se encontra. Mesmo agora, ainda encontramos dois tipos de museus:

1. Os que se agarram à sua tradição e com uma visão direccionada para o passado;
2. Os que com uma perspectiva de futuro e sem renegar o melhor do seu passado, procuram sempre evoluir e caminhar ao lado da sociedade em transformação, contribuindo para a sua mudança.

A dinâmica do museu estará, sempre, orientada em função de um programa museológico previamente elaborado e de uma equipa multidisciplinar que interaja formada por, entre outros, arquitectos, designers e museólogos, procurando assim seduzir o público. A museologia não pode ser considerada como uma ciência exacta que impõe os seus critérios, mas ela tem de ser o próprio museu e a comunidade os quais, tendo em conta a sua situação pública, económica e cultural, vão eleger os objectivos e a política a seguir. “Não podemos esquecer que o museu tem que estar em função ao público, para educar e comunicar, sem relegar a missão de conservar os testemunhos

culturais que há-de transmitir às gerações futuras”⁹⁷. O museu é um lugar de descontextualização, onde a colecção nos faz divagar nos nossos pensamentos, nos leva ao nosso imaginário. O MNF tem tudo para nos pôr a sonhar, com a riqueza das suas colecções que ao perderem as suas funções, se transformam num discurso museológico, transformar o olhar em ver, apoiado numa esteticidade sustentada numa cenografia que nos comunica sensações, permitindo a fruição do belo. As colecções do MNF (Fig. 41), levam-nos ao material circulante, aos equipamentos de via e catenária, de oficinas, de comunicação, informação e sinalização, de estação e de escritório, aos horários, aos tarifários e à bilhética, a equipamentos de protecção e segurança, de restauração, têxteis, de saúde e o espólio documental.



Fig. 41 – site FMNF

É por demais evidente, da dificuldade em mostrar tanta colecção. Qual a origem? Como se deu a sua evolução? Qual o seu papel perante a comunidade em que está inserida? Qual a relação das colecções com o meio envolvente dos edifícios? O MNF, o seu Director e a sua equipa não deixarão de obter respostas a estas questões.

3.6. a museografia

O MNF ajudará os portugueses a reconhecerem-se na história do caminho-de-ferro além de que, socialmente, irá ajudar a perpetuar a memória dos naturais do Entroncamento nomeadamente, sobre a educação, a vida, a alimentação, a família, a habitação, o trabalho e o transporte. Permitirá ainda à região conhecer, entre outros aspectos, como este meio de transporte trouxe novas profissões e, ao país, “interessará

⁹⁷ Hernández, Francisca Hernández, *Manual de Museologia*, Síntesis, S. A., Madrid, 1998, p. 82.

como a especificidade do trabalho na ferrovia contribuiu para modificar as práticas e as formas de trabalho”⁹⁸.

Ao longo dos anos de Comissões Instaladoras, nunca foi uma prioridade museografar o espaço do MNF, no Entroncamento. Houve outras prioridades, outras metodologias, umas certas outras menos certas. Com estas premissas e a enorme e variada colecção existente, toda uma museografia terá de ser pensada numa perspectiva de contar várias histórias, numa história com 150 anos, ou seja, a história dos caminhos-de-ferro em Portugal. A colecção, não se esgota no material circulante, ainda que seja esta a mais atractiva a nível de representação e capaz de suscitar o maior interesse do público visitante. Mas a sua diversidade confirma-se pela origem do património, nos seus diferentes contextos, nos seus diferentes testemunhos, nos diferentes materiais que o constituem onde, além dos predominantes madeira e ferro, podemos encontrar o inox, o papel, a baquelite, a cerâmica, o plástico, o vidro e ainda os tecidos, com dimensões tão díspares onde, algumas delas, atingem expressões volumétricas consideráveis. O património que integra o património do MNF encontra-se em diversos estádios de conservação. Um melhor preservado, o que foi guardado durante anos nas *Cocheiras de Carruagens*, nas ex-Secções Museológicas, agora Núcleos Museológicos e o que durante anos foi sujeito às intempéries onde algum material circulante é disso exemplo, ainda que fosse tentado alguma preservação com a cobertura de oleados, não tendo resultado (Fig. 42). Por isso, impõe-se uma ampla e variada programação museográfica, “uma responsável e ponderada abordagem sobre os espaços necessários de carácter definitivo, as suas tipologias e potencialidades para albergar, em condições diferenciadas, um acervo único, numeroso e de valia técnica e histórica que ultrapassa já as fronteiras do País”⁹⁹. A exposição é o principal factor de atracção de públicos, em articulação com a política educativa, também a política editorial e, cada vez mais, as estratégias de *marketing*. A manutenção do acervo, a musealização dos espaços aliada a uma imagem de uma instituição que sabe defender o seu passado a pensar no futuro, deverão sempre ser garantidas pela equipa do museu, de acordo com as orientações da direcção. O MNF deverá articular as exposições permanentes com as temporárias, havendo a necessidade de rotatividade de peças na própria exposição permanente.

⁹⁸ Ver, *MUSEU NACIONAL FERROVIÁRIO. PROGRAMA MUSEOLÓGICO PRELIMINAR*, Comissão Instaladora do Museu Nacional Ferroviário, Setembro de 2004, p. 10.

⁹⁹ *Idem, ibidem*, p. 15.



***Fig. 42 – Coberturas de material circulante MNF
(Foto Luís Filipe)***

O espaço generoso de que o MNF é possuidor, permite obter uma museografia bem diversificada quer passando pelos edifícios já existentes, alguns deles já em obras de adaptação/requalificação, quer pelo seu espaço circundante, num compromisso evidente entre a funcionalidade dos espaços – públicos, privados e de acesso condicionado – e as necessidades do seu acervo de modo a conseguir-se uma gestão equilibrada numa salvaguarda da qualidade científica de projecto. Com peças de enorme volumetria e correspondente peso a dificultar a sua manobra, o MNF apostará, certamente, nas exposições de longa duração de que serão “cabeças de cartaz” as composições históricas já aludidas anteriormente, não deixando de dar enfoque às diversas fases e tipos de energia de tracção – o vapor, o diesel e o eléctrico -, a sua cronologia, os construtores e as suas funções, entre outras valências científicas. A criação de circuitos, temáticos ou não, irá depender do conjunto de espaços existentes ou a criar – cobertos, a cobrir ou ainda, protegidos – e da natural articulação da planta de linhas disponíveis, para permitir a manobra de comboios num desenvolvimento lógico de percursos de exposição. Parte das vias a manter deve ser construída com os métodos e os materiais que expliquem e tornem perceptível o percurso evolutivo de assentamento da via, das travessas e até de alguma sinalização, incluindo a catenária. A musealização quer dos espaços, quer dos edifícios deve prever a utilização dos equipamentos existentes estáticos, uns e tornando automatizados, outros. As exposições abarcarão áreas complementares do caminho-de-ferro, com recriação de ambientes, como por exemplo, na temática da saúde, da formação, das comunicações, da via, da arquitectura e ainda, na sinalização, nos fardamentos, na técnica de construção de

veículos, obras de arte, urbanismo, no desenvolvimento e criação de núcleos urbanos através das migrações. Com o tratamento integrado da colecção nacional, todas estas manifestações culturais, alimentarão a dinâmica dos espaços museológicos não só em termos de imagem e de qualidades técnica e científica – aumentando a sua atractividade e potenciando a renovação de públicos -, como obedecendo a uma lógica de economia de recursos humanos, logísticos e técnicos. O espaço envolvente dos edifícios merecerá, também, a sua própria musealização numa valência de acesso e de circulação de visitantes, de veículos de serviço e ainda de socorro rodoviários, com a criação de zonas de protecção de intempéries e de descanso.

A análise do campo museológico vem demonstrar que o Museu se instalará num complexo ferroviário industrial, assumindo esse complexo, nos seus limites legais¹⁰⁰, no ponto de vista museológico estabelecendo, assim, a ligação entre o contentor e os conteúdos, por via das colecções que dispõe, sobretudo material circulante que vai ser exposto sobre linhas ferroviárias nas oficinas industriais e na Rotunda de Locomotivas, arquitectonicamente recreada para o efeito. Entre o material circulante, constam conjuntos específicos que podem ser mostrados como composições especiais e próprias. Para além disso, o complexo industrial é, ainda, uma paisagem ferroviária, com todas as suas características, dada a dimensão da área envolvida.

O conjunto de objectos de transporte e industriais que estão em depósito constituem o acervo, por excelência, do património ferroviário com os quais se poderão estabelecer os conteúdos das exposições permanentes e temporárias.

Até que ponto, esta filosofia, é independente da museologia industrial?

¹⁰⁰ Pela razão da continuação do funcionamento da Triagem (feixe de linhas para distribuição de vagões de mercadorias), não foi incluído no complexo a Oficina de Creosotagem.

4. MUSEUS FERROVIÁRIOS. COMO CLASSIFICÁ-LOS?

4. MUSEUS FERROVIÁRIOS: COMO CLASSIFICÁ-LOS?

Na Lei-Quadro do Museus¹⁰¹, o seu Artigo 3º, ponto 1, diz-nos que o Museu é uma instituição de carácter permanente, com ou sem personalidade jurídica, sem fins lucrativos e dotada de uma estrutura organizacional.

Para o ICOM¹⁰², os museus são responsáveis pelo património natural e cultural, material e imaterial. As autoridades de tutela e todos os responsáveis pela orientação estratégica e a supervisão dos museus têm como primeira obrigação proteger e promover este património, assim como prover os recursos humanos, materiais e financeiros necessários para este fim.

Segundo a Carta de Nizhny Tagil¹⁰³, o património industrial deve ser considerado como uma parte integrante do património cultural em geral, já que aquele compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico, entre os quais se englobam os edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e meios de transporte, entre outros. Ainda no seu ponto 7 - ii, os museus industriais e técnicos, assim como os sítios industriais preservados, constituem meios importantes de protecção e interpretação do património industrial.

Por sua vez, a Carta de Riga¹⁰⁴, tem como objectivo a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização de Equipamento Histórico Ferroviário o qual deve reflectir não apenas a sua importância como sistema de transporte, mas também quando apropriado, a sua origem histórica e o seu impacto na comunidade.

À luz da museologia actual, onde integrar o Museu Nacional Ferroviário?

Que tipo de Museu: de Empresa? Industrial? Transportes?

Ou a combinação destes dois últimos?

¹⁰¹ Lei nº 47/2004 de 19 de Agosto.

¹⁰² O ICOM, criado em 1946, é a maior organização internacional de museus e profissionais de museus dedicada à preservação e divulgação do património natural e cultural mundial, do presente e do futuro, tangível e intangível. O Comité Nacional Português do ICOM, abreviadamente referido como ICOM-Portugal é referido, em publicação do ICOM, como já existente no início da década de cinquenta do século passado, cf. www.icom-portugal.org.

¹⁰³ V. Anexo 5.

¹⁰⁴ V. Anexo 6.

Quais as funções museológicas a que este Museu tem de responder?

4.1. património industrial vs património ferroviário

Património Industrial, podem ser todos os bens móveis e imóveis que resultaram da actividade técnica e industrial da civilização industrial, que identificamos com valor cultural e cujas salvaguarda, conservação e valorização resultam em termos de fruição pública. As questões da salvaguarda e conservação do património histórico-artístico foram dominando as ideias dos técnicos e dos governos sendo exigido uma constante actualização de conceitos onde se vieram a afirmar valores mais abrangentes, entre os quais o património ferroviário. A própria educação muda as suas estratégias quanto à forma de lidar com o património cultural. Antes do reconhecimento internacional do Património Industrial (1976), houve o *boom* da Arqueologia Industrial, relacionada com a transformação da Europa do pós-guerra, na sequência do Plano Marshall (1947) e o da 3ª Revolução Industrial com a automatização, a programação, a cibernética e a telectécnica¹⁰⁵. As formas sociais do tempo e do saber que hoje nos parecem ser as mais naturais e incontestáveis baseiam-se, na verdade, sobre o uso de técnicas historicamente datadas, e portanto transitórias. Compreender o lugar fundamental das tecnologias de comunicação e da inteligência na história cultural leva-nos a olhar de uma nova maneira a razão, a verdade, e a história, ameaçadas de perder a sua importância na civilização da televisão e do computador.

Michel Rautenberg deixa-nos a ideia de que o objecto patrimonializado vai ao encontro da capacidade dos actores sociais para mobilizar os procedimentos, para reconhecer as suas escolhas e, finalmente, para legitimar os seus padrões culturais e a sua história¹⁰⁶.

Em Portugal, esse reconhecimento foi mais tardio em relação ao resto da Europa. Ele dá-se a partir de 1980, por via do associativismo de defesa do património. As exposições temáticas contribuíram para esse reconhecimento, como foi o caso da realizada na Central Tejo, em 1985, a qual contribuiu para a difusão das iniciativas de salvaguarda e musealização de estruturas fabris e mineiras. Aí, realizou-se uma

¹⁰⁵ Para Pierre Lévy, assistimos à emergência de uma outra "inteligência colectiva", de que as tecnologias da informações constituem o instrumento privilegiado. As tecnologias da informação ilustram o lugar central ocupado pela informação e pela comunicação na sociedade contemporânea, já que, a partir de novos serviços informáticos, das telecomunicações e da televisão, se anunciou o nascimento de uma nova sociedade.

¹⁰⁶ RAUTENBERG, Michel, *La rupture patrimoniale*, Grenoble: À La Croisée, 2003.

exposição geral sobre as diversas vertentes da história e com um núcleo do património ferroviário em Portugal, mostra resultante da musealização de bens ferroviários de valor cultural, a qual teve início, anos antes, por via das Secções Museológicas da CP.

Num processo de reutilização dos bens culturais herdados da civilização industrial, resulta a necessidade da criação dos museus industriais, associados à patrimonialização dos património industrial e arquitectónico industrial, do património técnico e do património pré-industrial, envolvendo os nichos da memória e da identidade social preservados nos arquivos (património arquivístico) e nos próprios obreiros da industrialização (património imaterial). Daqui, partiu-se para a arqueologia e património mineiros, as obras públicas, os bens de transporte e das comunicações, ao património portuário e ao património ferroviário. “O “Património Ferroviário” constitui, por isso tudo, um tipo de herança cultural construído a partir da história e dos bens da actividade ferroviária, desenvolvidos à escala mundial, desde a emergência dos caminhos-de-ferro enquanto sistema de transporte. Se em relação à matéria patrimonial o que está em causa são todos os bens resultantes da actividade ferroviária, cujo valor se reconheceu socialmente, a questão que urge responder é saber quais os instrumentos que deve utilizar para a sua inequívoca afirmação como o património ferroviário de valor cultural”¹⁰⁷.

4.2. o enquadramento legal

À medida que o ritmo da industrialização se faz notar, floresce a organização dos serviços do património nos modernos Estados constitucionais. Por influência das exposições e fóruns internacionais e mundiais e, ainda, pela revolução anunciada nos transportes marítimos e ferroviários, aumenta o número de gente curiosa pelos monumentos históricos, museus e sítios arqueológicos de todos os povos e nações, permitindo um maior diálogo entre os governantes e as elites patrimoniais, fazendo nascer recomendações e critérios internacionais que se destinavam à salvaguarda e conservação do património¹⁰⁸.

¹⁰⁷ CUSTÓDIO, Jorge, “O que é o Património Ferroviário?”, *Newsletter FMNF*, nº 2, Jul/Ago/Set, 2010.

¹⁰⁸ Cf. “Convenções e recomendações internacionais”, *100 Anos de Património: Memórias e Identidade. Portugal 1910-2010*, Coord. Científica, Jorge Custódio, Lisboa: IGESPAR I. P., 2010, pp. 243-245.

A internacionalização das normas sobre património, ganha um novo desenvolvimento após a Primeira Guerra Mundial quando a Sociedade das Nações, entre outros documentos, subscreve a Carta de Atenas¹⁰⁹, para o restauro de monumentos históricos e artísticos, onde, pela primeira vez, um documento jurídico de uma organização internacional abordava a questão do património da humanidade. Na sua sequência, já depois da 2.ª Guerra Mundial, aprovaram-se a Carta de Veneza¹¹⁰, da autoria do ICOMOS¹¹¹, sobre a conservação e o restauro de monumentos e sítios, a Carta de Toledo (1987), sobre a salvaguarda das cidades históricas, as Cartas sobre o Turismo Cultural (1976 e 1999) e a Carta de Cracóvia (2000), sobre a conservação do património construído.

4.3. a identificação e o inventário do património

Em Portugal, a noção do valor do património ferroviário tardou a afirmar-se, dado que a consciência de novos patrimónios só ganhou expressão social e pública a partir de 25 de Abril de 1974. Os estudos históricos sobre a temática ferroviária contribuíram para a evolução deste novo ramo do saber. A década de 1990 é, também, a época do envolvimento social dos utentes do caminho-de-ferro, impulsionados por movimentos já existentes nos Anos 60, 70 e 80 do século XX. Sendo o património um conjunto de recursos herdados do passado, estamos diante de um reflexo e uma expressão dos valores, crenças, saberes e tradições¹¹². Há sempre uma ligação permanente entre as pessoas e os lugares. Uma comunidade cultural não é uma comunidade fechada mas, sim, aberta. A Convenção-Quadro do Conselho da Europa, Faro (2005), sobre o valor do património cultural, assim o definiu. Não é possível reconhecer-se o direito ao património cultural sem o ligar ao direito de participar na

¹⁰⁹ *Carta de Atenas – Sociedade das Nações, Outubro de 1931*. Conclusões e deliberações sobre a protecção de monumentos, e princípios gerais da protecção, administração e legislação de monumentos históricos, valorização dos monumentos, materiais de restauração, deterioração de monumentos, técnica da conservação, conservação e colaboração internacional.

¹¹⁰ *Carta de Veneza, Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos dos Monumentos Históricos, Maio de 1964*. Procura actualizar e aprofundar os elementos da Carta de Atenas de 1931, propondo uma noção de Monumento Histórico estabelecendo princípios a respeito das atitudes de conservação, restauro, de monumentos e sítios monumentais e a documentação a respeito dessas actividades, bem como a realização de escavações.

¹¹¹ ICOMOS – Conselho Internacional do Monumentos e dos Sítios, é um organismo não-governamental criado em 1965, com sede em Paris, e de que existe a Comissão Nacional Portuguesa desde 1980.

¹¹² MARTINS, Guilherme d'Oliveira, "Património como valor humano", *100 Anos de Património: Memórias e Identidade. Portugal 1910-2010*, Coord. Científica, Jorge Custódio, Lisboa: IGESPAR, I.P., 2010, pp. 337-340.

vida cultural. O património cultural gera paz e democracia, desenvolvimento sustentável e uma promoção da diversidade cultural. Cada pessoa tem a responsabilidade de respeitar o seu próprio património e o dos outros, salvaguardando o bem comum pois o valor social do património obriga ao aumento dos conhecimentos sobre as suas potencialidades culturais, sociais e económicas e da sua utilização, onde as políticas económicas e de desenvolvimento não poderão deixar de considerar os interesses inerentes ao valor património. Deve-se incentivar a comunidade a participar activamente na identificação, estudo, interpretação, protecção e conservação do património fomentando as políticas públicas da cultura moderna que não podem continuar a separar o património cultural da criação contemporânea. Os novos contributos para a consolidação do património ferroviário partiram da selecção, identificação, incorporação e conservação dos materiais que foram sendo deixados, uns ao acaso, outros integrados em colecções de empresa, associações ou particulares, todos movidos pelo interesse na temática. Os museus sentiram, por sua vez, a necessidade de responder aos novos desafios onde a inventariação se impôs associada, cada vez mais, à sociedade de informação. O património ferroviário associou contentores (edifícios de arquitectura ferroviária e industrial) e conteúdos (os bens culturais ferroviários móveis) tendo sido percepcionada toda uma sequência de valores que resultaram na conservação e restauro das composições e veículos históricos. “Todas as colectividades territoriais devem identificar, inventariar e proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras”¹¹³.

O inventário constitui uma parte fundamental do estudo do património industrial onde a relação, das suas características físicas e das condições do sítio ou do material, devem ser realizadas e conservadas num arquivo público, antes de ser feita qualquer intervenção. Muitas informações podem-se perder se o inventário não for feito antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da sua actividade. Os inventários deverão incluir, o mais detalhado possível, descrições, desenhos, fotografias e, se possível, registos vídeo dos sítios ou materiais ainda em funcionamento, não esquecendo as referências das fontes documentais existentes. Por fim, mas não menos importante, importa registar e conservar as memórias das pessoas intervenientes nesse património a inventariar, sempre que possível. Tudo isto é

¹¹³ Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, Nizhny Tagil, Julho, 2003

alicerçado em programas de investigação histórica para fundamentar as políticas de protecção do património, quer o industrial, quer o ferroviário. Os seus critérios serão definidos com base numa investigação apropriada numa análise dos complexos industriais, tipologias de implantação, edifícios, estruturas, máquinas e processos industriais mais importantes. Há que definir o valor dos sítios e/ou materiais mais significativos devendo ser postas em prática medidas legais, administrativas e financeiras, necessárias para conservar a sua autenticidade, bem como ser elaborados critérios compatíveis que ajudem a compilar inventários e bases de dados internacionais. Um papel a ter em conta na inventariação de sítios e materiais está reservado às associações e grupos de amigos, promovendo e difundindo a informação e a investigação, a conservação e o restauro.

Diversas associações defensoras e amigas do caminho-de-ferro, começaram a dar voz à sociedade civil, em Portugal, como a APAC (Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos-de-Ferro), a partir de 1977, o CEC (Clube de Entusiastas do Caminho-de-Ferro), fundado em 1989, a Associação de Entusiastas do Caminho-de-Ferro de Aveiro/Vouga e ainda “O 6 de Setembro”, grupo de amigos do caminho-de-ferro da Beira Baixa, de 1992. Em 2001 surge a AMF (Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário), uma associação em defesa e promoção do Museu Nacional Ferroviário. Todas elas defendiam o caminho-de-ferro, como património cultural de Portugal, a sua valorização e promoção, a nível nacional e de determinadas linhas históricas, para além da própria ideia da necessidade de um museu ferroviário.

Mas não basta defender, dar voz à vontade de colaborar. O método de inventariar quer regras, precisa de boas práticas, com base no dever de inventariar e de documentar, conforme se estipula na Lei nº 47/2004¹¹⁴. Ora os técnicos da FMNF, desenvolveram um sistema de classificação aplicável às colecções sob gestão da mesma, definindo um conjunto de categorias e subcategorias, com vista à normalização das classificações de entrada dos objectos na base de dados a inventariar.

A par do sistema de classificação, um outro foi desenvolvido, “nomeadamente a definição de um quadro terminológico aplicável ao património museológico dos

¹¹⁴ DR 195 de 19 de Agosto, Lei Quadro dos Museus Portugueses, Secção IV, Artigo 15º.

caminhos-de-ferro portugueses...”¹¹⁵. Com o desenvolvimento contínuo das novas tecnologias, também os métodos de inventariar têm de estar, sempre, em constante evolução num processo multidisciplinar de transformação de dados de informação, apontando a novos conhecimentos.

4.4. a conservação e o restauro

Com o crescimento dos museus ferroviários na Europa e no Mundo, verificou-se a necessidade de repensar o património ferroviário. A FEDECRAIL (Federação Europeia dos Caminhos-de-Ferro Turísticos e Históricos), com a publicação da Carta de Riga (2005), deu um contributo essencial na definição das políticas, estratégias e conceitos de preservação do património ferroviário. Este documento internacional identifica as linhas orientadoras para a manutenção, conservação, restauro, reparação e utilização dos veículos históricos dos museus ferroviários. O número de pessoas que encara a preservação e valorização do património ferroviário tem aumentado, como um processo de evolução cultural sustentável, sendo elas os instrumentos actuais e futuros contribuintes da memória colectiva. Há muita gente que não utiliza o comboio para as suas deslocações, mas o caminho-de-ferro faz parte do seu imaginário. Não há uma distinção entre turistas e utilizadores diários quer seja os do passado, na literatura, no cinema quer, os actuais. Mesmo os ferroviários são passageiros. Muitos são conduzidos para o local de trabalho, no dia-a-dia ou para o lugar de descanso, no fim-de-semana e, por isso, não deixam de ser passageiros. Todos eles, cada um à sua maneira, têm memórias das suas viagens.

É normal que quando se fala de património ferroviário o associemos logo às locomotivas a vapor. Esse é o nosso imaginário, a uns porque viveram essa época, a outros porque só ouviram falar ou só as tenham visto em imagens. Mas a preservação ferroviária não se pode restringir à salvaguarda de material circulante da era do vapor (principalmente locomotivas, carruagens e vagões), nem tão-somente à conservação e salvaguarda de material circulante. Há que preservar os instrumentos de trabalho e o património edificado, este espalhado por toda a rede ferroviária, bem característico de certas épocas e, ou de determinadas funções ligadas à circulação dos comboios e que

¹¹⁵ CARDOSO, Ricardo, “Sistemas de Classificação do Património Ferroviário Português”, *Comboios em Linha*, Entroncamento: FMNF, Nº 1, Março 2011, p. 26.

dada a sua importância é urgente conservar, se queremos manter a nossa memória ferroviária colectiva. São os depósitos de água, as rotundas, as tomas de água, os edifícios e seus belos painéis de azulejos, tanto património a degradar-se no dia-a-dia, que urge inventariar para conservar e restaurar.

“Como a história ferroviária não se faz só com comboios, e assumindo-se o MNF como um museu polinucleado, deveria pugnar igualmente pela manutenção e preservação destas peças únicas que muito nos têm a ensinar sobre o que foi a história do transporte ferroviário em Portugal”¹¹⁶.

Há que elaborar planos de conservação para uma orientação nas diversas intervenções a efectuar, pois “Um plano de conservação num museu ferroviário tem, como função, lembrar que se está a trabalhar com veículos históricos e que, ao preservá-los, estamos a contribuir para que as gerações futuras tenham oportunidade de os conhecer”¹¹⁷.

A preservação ferroviária, pode ser dividida em vários grupos, como, por exemplo: bens móveis e imóveis; documentação; património integrado – fixo e em contexto, etc..

“A Lei-Quadro dos Museus Portugueses (Lei nº 47/2004, de 19 de Agosto) estabelece a conservação como uma função museológica obrigatória e define, nos artigos 27º a 31º, as principais regras que os museus devem seguir para garantir as adequadas condições de conservação aos bens culturais neles incorporados”¹¹⁸.

A Carta de Riga determina o processo de conservação de acordo com os seguintes parâmetros¹¹⁹:

1 - As capacidades técnicas e científicas, juntamente com os requisitos necessários para preservar e operar o Equipamento Histórico Ferroviário, dentro de uma cultura de segurança, devem ser usados para salvaguardar o património ferroviário;

¹¹⁶ BARRADAS, Ricardo, “Património Edificado – A rotunda de Castelo Branco”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, p. 96.

¹¹⁷ ROQUE, Judite Gonçalves, “Planos de Conservação de Material Circulante Histórico”, www.fmnf.pt.

¹¹⁸ AA.VV, *Plano de Conservação Preventiva. Bases orientadoras, normas e procedimentos*, Lisboa: IMC, Temas de Museologia, 1ª ed., 1977, p. 7.

¹¹⁹ V. Anexo 6.

2 - O objectivo de preservar e restaurar os objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associadas, é salvaguardá-los, quer sejam objectos de significativo valor tecnológico, elementos para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos tradicionais;

3- Todas as entidades envolvidos na reparação, restauro, manutenção, conservação e funcionamento do Património e Equipamento Ferroviário, devem tomar providências para a conservação dos seus registos e arquivos.

Essa mesma conservação é precedida, cada vez mais da conservação preventiva (embora os seus princípios e técnicos requeiram uma actualização, em função das características dos bens ferroviários de natureza industrial e fabricados à máquina). O reconhecimento desta disciplina resultou da realização de dois congressos, realizados em 1992 e em 1994, respectivamente em Paris (UNESCO) e em Ottawa, depois de um programa nacional, criado em 1991, para a salvaguarda das colecções nos Países Baixos, designado por Programa PREMA, que servindo de modelo para outros países, levou à criação, em 1994, de um diploma de estudos especializados em conservação preventiva na Universidade de Paris e da criação de postos de “conservação preventiva” nos grandes museus e instituições.

“São muitas as vantagens da conservação preventiva, com particular relevo para as de ordem económica e científica, tais como:

1. Um plano estratégico de conservação preventiva acarreta, geralmente, investimentos importantes. Porém, tem de se ter em conta que o investimento é normalmente aplicado a uma colecção que pode ter dezenas ou centenas de peças. Sendo assim, se dividirmos o investimento pelo número total das peças, o valor final será muito baixo, em comparação ao investimento necessário para o tratamento de conservação e restauro individual;
2. As intervenções de conservação e restauro sobre uma quantidade enorme de peças, podem representar anos e anos de trabalho. Um plano de conservação preventiva, permite-nos reduzir enormemente o tempo agindo, igualmente, sobre a totalidade da colecção;
3. Havendo um controlo ambiental das colecções, que foram sujeitas a um plano de conservação preventiva, os custos do seu restauro serão sempre menores em

relação aos custos de tratamento de conservação e restauro de peças deterioradas por excesso de pó, humidade, luz, agentes biológicos e mau acondicionamento;

4. A conservação preventiva permite um mínimo de intervenção sobre as peças, salvaguardando a autenticidade do objecto”¹²⁰.

Cada instituição deve adequar os seus planos de conservação preventiva devendo, os mesmos, serem periodicamente revistos e adaptados, acompanhando a evolução da própria disciplina e as alterações que se verifiquem nos museus. “As acções de conservação preventiva devem ser articuladas com os diversos regulamentos e normas internas, nomeadamente com o regulamento interno, com a política de incorporações e com o plano de segurança”¹²¹.

4.5. a investigação e a interpretação

Os contributos para a consolidação do património ferroviário são oriundos da selecção, identificação, incorporação e conservação dos diferentes tipos de veículos quer nas colecções nacionais, regionais, associativas e dos museus. Criaram-se sistemas científicos de classificação para a enorme diversidade de material existente que tinha caído em desuso, integrando-os no seu novo ciclo cultural de vida, quer se destinassem aos museus, quer pela necessidade de construção de comboios de valor histórico ou turístico. Pode-se dizer que “o património ferroviário é tanto o património tangível, como o intangível ou imaterial. O seu objecto central é a cultura material e imaterial de ferrovia, enquanto sistema de transporte específico sobre carris, estudada de forma integrada e contextualizada”¹²². Constituindo-se o museu como um centro de estudos e recursos educativos, lugar privilegiado de formação contínua, ele deverá programar uma definição dos trabalhos de investigação, nos “domínios da pesquisa, intervenção e divulgação científica, condicionando desde logo os espaços técnicos de trabalho, de estágios, de documentação, áreas oficinais, laboratórios, reservas, etc.”¹²³. Após os trabalhos de investigação que levam à definição dos elementos expositivos, entre outros,

¹²⁰ LOPES, Luís Filipe Gomes, “A Museologia e o Museu Nacional Ferroviário. Compreender o presente com a memória do passado”, *O Foguete*, nº 3, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 5-10.

¹²¹ AA.VV., *Plano de Conservação Preventiva. Bases orientadoras, normas e procedimentos*, Lisboa: IMC, Temas de Museologia, 1ª ed., 1977, p. 9.

¹²² CUSTÓDIO, Jorge, “O que é o Património Ferroviário?”, *Newsletter FMNF*, nº 2, Jul/Ago/Set, 2010.

¹²³ GAMEIRO, José, “A Programação Museológica: Reflexão e prática no Museu Municipal de Portimão”, *museal*, nº 1, Faro: Museu Municipal de Faro, Maio 2006, p. 86.

é elaborado o programa museológico, onde a museografia deverá articular sistemas e técnicas tradicionais com novas tecnologias, nomeadamente com a incorporação de equipamentos multimédia. Sem uma boa investigação não poderá haver uma boa divulgação, sendo que aquela deverá assumir um papel de destaque num museu¹²⁴.

Na Lei nº 47/2004, “O estudo e a investigação fundamentam as acções desenvolvidas no âmbito das restantes funções do museu, designadamente para estabelecer a política de incorporações, identificar e caracterizar os bens culturais incorporados ou incorporáveis e para fins de documentação, de conservação, de interpretação e exposição e de educação”¹²⁵. E acrescenta, no seu Artigo 9º, alínea 2: “Cada museu efectua o estudo e a investigação do património afim à sua vocação”.

Recorde-se que a Lei nº 107/2001 refere que a “definição, através de planos, programas e directrizes, das prioridades de intervenção ao nível da conservação, recuperação, acrescentamento, investigação e divulgação do património cultural”¹²⁶. O Museu Nacional Ferroviário, nas suas *Linhas Gerais Para o Programa Museológico* propõe-nos, em b): “*Programação científica*. O objectivo deste ponto é a aposta na investigação inter e pluridisciplinar, quer interna, quer externa (escolas, universidades, associações, etc.)”¹²⁷. Há todo um trabalho a desenvolver em parcerias conjuntas, tornando as mesmas em mais-valias para toda uma comunidade ávida de conhecimentos, não só teóricos, mas numa constante procura de pôr esses mesmos conhecimentos numa prática que foi caindo em desuso, tornado cada vez mais difícil o reconstituir, fielmente, as características de um património cada vez mais valorizado por essas mesmas comunidades. Não só com escola, universidades, mas conhecimentos oficinais de antigos ferroviários ou actuais que, por conhecimento prático ou paixão em o adquirir não devem ser ignorados. Veja-se como foi com o *Comboio Real* aquando da sua recuperação com a finalidade da exposição na Holanda, em 2010. Veja-se como está a ser feita a recuperação do *Comboio Presidencial* efectuada em oficinas ferroviárias¹²⁸.

O Caminho-de-ferro nasceu porque houve uma revolução industrial que o soube criar e, esta indústria, foi-se desenvolvendo, porque ele assim o exigiu. E vai continuar a

¹²⁴ AA.VV., *1º Encontro internacional sobre Património Industrial e sua Museologia. Comunicações*, Lisboa: Museu da Água da EPAL, 1999.

¹²⁵ Lei-Quadro dos Museus Portugueses, Artº 8º.

¹²⁶ Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro, *Protecção e Valorização do Património Cultural*, Artº 13º, b).

¹²⁷ Cf., www.fmnf.pt.

¹²⁸ V. Anexo 2.

fazê-lo: mais caminho-de-ferro, mais indústria. Mais investigação, mais conhecimento científico, mais caminho-de-ferro.

4.6. museu nacional ferroviário, que funções museológicas?

Atentos ao percurso deste Museu, constata-se que ele já foi, ou pretenderam que o fosse, museu de empresa, com todas as vicissitudes já anteriormente enumeradas, com um defensor entusiasta das Secções Museológicas, sem as quais diga-se, não teríamos hoje, certamente, todo o material museológico ferroviário que se encontra ao nosso dispor. Com a publicação em *Diário da República*, da Lei 59/91, estavam criadas as condições para a construção do Museu. Ora, como vimos, não foi isso que veio a acontecer, já que das entidades oficiais, nunca se viu, efectivamente, a vontade real de desenvolver este projecto chegando a pensar-se na integração do espólio museológico ferroviário no que viria a ser o Museu dos Transportes, instalado na ex- Alfândega do Porto.

Um museu ferroviário, não pode ser encarado só como uma instituição museológica dos transportes. É de transportes mas é muito mais do que isso. Há todo um sistema industrial que o criou, há edifícios dessa mesma indústria que o suporta, e os veículos não podem ser vistos como peças isoladas, mas no seu conjunto. Os comboios, são composições que se formam com algum sentido e significado, para servirem de transporte e para darem segurança e confortos aos passageiros e para mover mercadorias pelos territórios nacionais e internacionais. Existem, por outro lado, composições especiais, como o “Comboio Real”, o “Comboio Presidencial”, das composições que marcaram uma época como o “Flecha de Prata”, ou “O Foguete” ou, ainda, composições de passageiros e de mercadorias desenvolvidas em cada período histórico da industrialização nos cento e cinquenta e cinco anos de caminho-de-ferro em Portugal, a perfazer em Outubro de 2011.

Um museu ferroviário, enquanto museu de empresa, nunca se iria desligar da história da CP, o que obstaria que se mostrasse de outra maneira. Mas a CP não foi o único operador dos caminhos-de-ferro em Portugal. Por outro lado, no fim do século XX, a realidade do caminho-de-ferro em Portugal, veio a alterar-se com a cisão da CP em várias outras empresas ferroviárias, como a EMEF e a REFER. A realidade passou a ser outra. O MNF já não podia continuar como museu de empresa, de qual empresa?

Com as Comissões Instaladoras, caminhou-se no sentido da autonomização do MNF, mas nunca isso foi conseguido. Chegou a equacionar-se o encerramento das Secções Museológicas e a transladação do seu material para o Entroncamento. Depressa se viu que era uma tarefa ciclópica e sem viabilidade, quer em espaço necessário, quer nos custos inerentes. Mas também sendo nacional, pela lei que o criou, fazia mais sentido estar presente em todo o território nacional. Mesmo assim, nunca a parte industrial foi realçada, nunca ela foi encarada como uma mais-valia que viesse a engrandecer o projecto. Quando se resolveu que o campo museológico se instalasse no antigo depósito e oficinas da estação de Entroncamento, os objectivos alargaram-se, embora dever-se-ia ter logo encarado a sua preservação, ao contrário de obras avulsas que preocuparam os responsáveis, como foi o de pintar material circulante para exposições temporárias, sujeitando-o de novo às intempéries (ainda que resguardado, provisoriamente)¹²⁹.

Mas então, que Museu Ferroviário temos nesta altura? Um “museu em construção” como lhe chamou Pinto Pires, presidente de várias Comissões Instaladoras? Já está construído? Carlos Frazão, em entrevista que nos concedeu, diz que ele nunca estará terminado¹³⁰. E na verdade, poderá estar, um dia, assim será desejável. Mas o que vemos hoje? Uma Fundação, suportada pela Lei 38/2005, socorrendo-se de verbas provenientes dos seus fundadores, recorrendo a verbas do QREN, através de parcerias com outras instituições congéneres, apostada na recuperação de material circulante, de antigos espaços oficinais afinal, os contentores e os seus futuros conteúdos. Contentores industriais para conteúdos industriais. Mas ainda não se vê Museu. Ainda não se sente Museu. O MNF tem de ser mais do que obras adiadas. Tem de passar de intenções, de projectos para edifícios recuperados que alberguem no seu interior as peças que nos contem a história ferroviária deste país.

O actual director do MNF, também em entrevista por nós conduzida¹³¹, defende um museu ferroviário, industrial, alicerçado no seu programa Museológico, de acordo com as normas internacionais e suportado na retaguarda pelos Núcleos Museológicos.

¹²⁹ Poderemos sempre apontar outras causas, como a instabilidade do poder político, a qual se reflectiu no trabalho das Comissões, aproveitando-as para campanhas de marketing político, até porque dependendo delas, afinal, do aparelho estatal, estavam sempre sujeitas (e estiveram), às verbas atribuídas em PIDDAC ou ainda as provenientes do POC que, como se sabe, nunca foi prioritário em Portugal.

¹³⁰ V. Anexo 2.

¹³¹ V. Anexo 1.

Há um Programa Funcional a ser seguido, um *Masterplan* para orientar os trabalhos. O museu ferroviário, para além da especificidade de ser um museu de transportes gerais e especiais por caminhos-de-ferro, isto é, com as características que lhe são inerentes, tende a emancipar-se do conceito de museologia industrial e afirmar-se como museologia ferroviária. Todavia, no fundo, não o consegue absolutamente porque o sistema ferroviário é um sistema industrial. Terá sempre de conviver com as duas realidades: a industrialização e os caminhos-de-ferro, no tempo e no espaço. A produção de uma locomotiva é uma obra de fabrico industrial, é feita numa grande firma em oficinas da indústria pesada, mais ou menos equipadas. A construção de carris pressupõe fundições, máquinas de estiragem e modelos de peças standardizados (entre os quais o perfil Vignolle), enquanto a montagem das linhas ferroviárias é um processo industrial, por excelência, cada vez mais mecanizado. Por sua vez os museus ferroviários, como os dos transportes urbanos por carril, só podem existir com a preservação das linhas ferroviárias onde os veículos serão apresentados.

A resposta à pergunta inicial da tese. Um Museu Ferroviário é um Museu Industrial?

Claro que sim. Mas, na sua especialidade tipológica, é uma realidade própria em função da importância internacional do sistema ferroviário, como ícone do sistema industrial.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

A emergência dos museus industriais e de empresa, em Portugal, nos anos 80 e 90 do século passado, reflectiram uma outra caracterização do cenário museológico português, aliada ao carácter universal do fenómeno da industrialização na dimensão de uma museologia industrial.

Desde 1984 que, em Portugal, se assiste ao nascimento e desenvolvimento da salvaguarda e valorização do património e da arqueologia industrial, o que levou ao surgimento dos museus industriais, sendo pioneiro o Museu do Ferro da Região de Moncorvo, inaugurado em Dezembro de 1984.

Num processo de reutilização dos bens culturais deixados pela civilização industrial, a fábrica ou a mina, com as suas soluções arquitectónicas e técnicas e as suas paisagens complexas acabam por se transformarem/refuncionalizarem em contentores do próprio museu.

Muitos museus surgiram na sequência da classificação de imóveis fabris, num quadro de transformação da paisagem industrial portuguesa das duas últimas décadas não só nos edifícios em si mas, também, na forma de preservação da arquitectura do trabalho ou dos espaços laborais, nos equipamentos técnicos e máquinas e, ainda, na memória industrial local, regional e colectiva. As empresas com colecções técnicas e património edificado de valor cultural e técnico foram, assim, incluídas no processo de valorização do património industrial.

O princípio da relação entre museologia e desenvolvimento integrado, surgiu com a Declaração de Québec (1984) “...preocupando-se com a personalidade das comunidades e a ideia do museu enquanto laboratório da construção do futuro”¹³².

O Museu Nacional Ferroviário, a sua génese, os seus patrimónios móvel e imóvel, entroncam em todo este postulado quer na sua sede, no Entroncamento, quer nos diversos Núcleos Museológicos espalhados um pouco por todo o nosso país. São as

¹³² CUSTÓDIO, Jorge, “A Emergência e a Génese dos Museus Industriais e de Empresa em Portugal”, *Rede Portuguesa de Museus*, Boletim Trimestral, nº 18, Lisboa: RPM, Dezembro de 2005, p. 15.

comunidades locais, são as suas vicissitudes que deles fazem um local com história, locais com estórias.

Sendo o MNF, como vimos, um museu industrial, há que reequacionar toda uma legislação museal que não o contemplou, para que a protecção dos bens ferroviários de valor cultural tenha sentido e seja uma realidade. Isso aconteceu, porque o MNF não existir, ainda? Por não se prever a sua existência? Obviamente que não! Há muito que se falava que iria ser criado um museu ferroviário, tanto na sua versão inicial de museu de empresa ou no seu formato actual de instituição museológica de âmbito nacional extra-empresarial e maior autonomia. Veja-se que só há muito pouco tempo a museologia ferroviária, consignada na Carta de Riga, se autonomizou em relação à museologia industrial ainda que nenhuma delas possa virar costas à outra, dada a correspondência entre os conteúdos de uma e outra, associados à história da industrialização, dado que os caminhos-de-ferro foram obra da indústria e a indústria criou mais caminhos-de-ferro.

Reconheça-se que autoridades responsáveis pela museologia em Portugal, se “esqueceram” desta realidade: a existência de um Museu Ferroviário, no nosso país. Porque não o incluíram e ao seu património, na Matriz¹³³? Mesmo que não existisse, o que não era o caso, era de prever a sua presença em comparação com o que se passava, nomeadamente, por essa Europa. Com a candidatura do MNF, à Rede Portuguesa de Museus não terá sido equacionado a sua integração nesse programa? Agora será mais fácil, já que a própria Fundação do Museu Nacional Ferroviário, fez um trabalho nesse sentido¹³⁴.

Mas vai ter de ser! O MNF, tem um património deveras valioso quer em documentação – que reflecte o mais de século e meio de caminho-de-ferro em Portugal, quer em material circulante, memórias do trabalho e tantas outras realidades culturais.

O projecto Museu Nacional Ferroviário, é suficientemente ambicioso e extraordinariamente rico culturalmente para se esgotar nestas linhas. Com o embrião do novo Centro Nacional de Documentação Ferroviária, a instalar no Entroncamento, junto

¹³³ Está em preparação um dossier sobre Ciência e Técnica, “Normas Gerais”, cf., www.matriznet.ipmuseus.pt.

¹³⁴ Cf. CARDOSO, Ricardo, “Sistemas de Classificação do Património Ferroviário Português”, *Comboios em Linha*, Entroncamento: FMNF, nº 1, Março 2011, pp. 26-27.

do seu campo museológico, o MNF irá despertar na classe académica, o motivo para o seu envolvimento, o qual irá motivar uma mais-valia a nível cultural.

O Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado é pois um museu ferroviário, onde os princípios da museologia industrial procuram ser aplicados, mas sem cercear a construção de uma outra realidade cuja afirmação é de futuro: a especialização da museologia ferroviária no quadro dos museus industriais.

Não nos podemos esquecer que o Património Industrial, enquanto nova categoria patrimonial também se dividiu, a certa altura. A partir da década de 1990, surgem novos valores e bens culturais ligados às obras públicas, aos portos, às minas e aos transportes, ganhando força um novo movimento: o Património Ferroviário. A meados da primeira década do século XXI, tanto o Património Industrial, como o Ferroviário começam a exigir, junto dos museus e dos especialistas, instrumentos de consenso, os quais nos aparecem pela Carta do Património Industrial (Nizhny Tagil, 2003) e a Carta de Riga para o Património Ferroviário (2005), destinadas a servir de orientação às políticas de salvaguarda, conservação e valorização destes dois “universos” da herança cultural mundial. Em Portugal, o reconhecimento do valor do Património Ferroviário, tardou em se afirmar, o que só veio a acontecer a partir do 25 de Abril de 1974, com a instituição da 2ª República. É baseado neste reconhecimento, nesta mais-valia cultural que o Museu Nacional Ferroviário tem de se afirmar definitivamente no campo museológico nacional, na museologia ferroviária que é, ao mesmo tempo, uma museologia industrial.

Ficam aqui, as vias abertas para novos estudos, novas pesquisas na certeza de que valeu a pena esta minha dissertação, esperando que tenham gostado de a ler tanto quanto eu gostei de a elaborar, numa contribuição para a História como para a Museologia Ferroviária de Portugal.

BIBLIOGRAFIA

BIBLIOGRAFIA

Fontes

Carta de Nizhny Tagil Sobre o Património Industrial, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Julho 2003.

Carta de Riga, Adaptada, por unanimidade, na Assembleia Geral de FEDECRAIL, em Anse (Lyon), a 16 de Abril de 2005.

Código Deontológico do ICOM para Museus, ICOM-PT, 2009.

COSTA, Maria Isabel Corrêa da, “Museu Nacional Ferroviário do Entroncamento. Projecto Geral. Programa Base”, s. l.: s. e., 1999.

Decreto-Lei nº 16/1993, de 23 de Janeiro, Regime Geral dos Arquivos e do Património Arquivístico.

Decreto nº 2/1996, de 6 de Março, Classificação do Património.

Decreto-Lei nº 120/1997, de 16 de Maio, Instituto Português do Património Arquitectónico.

Decreto-Lei nº 38/2005, de 17 de Fevereiro, Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado.

Decreto nº 19/2006, de 18 de Julho, Protecção do Património Cultural Nacional.

Decreto-Lei nº 215/2006, de 27 de Outubro, Programa de Reestruturação da Administração Central do Estado.

Decreto-Lei nº 97/2007, de 29 de Março, Criação do Instituto dos Museus e da Conservação.

Decreto-Lei nº 138/2009, de 15 de Junho, Fundo de Salvaguarda do Património Cultural.

Decreto-Lei nº 139/2009, de 15 de Junho, Regime Jurídico de Salvaguarda do Património Cultural Imaterial.

Decreto-Lei nº 140/2009, de 15 de Junho, Regime Jurídico dos estudos, Projectos, Relatórios, Obras ou Intervenções Sobre Bens Culturais Classificados, ou em Vias de Classificação, de Interesse Nacional, de Interesse Público ou de Interesse Municipal.

Despacho Normativo nº 3/2006, A Credenciação de Museus.

Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado – Proposta preliminar de ordenamento, Revisão do plano director, Entroncamento: Fundação Museu Nacional Ferroviário, 2004.

Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado, Projecto, Entroncamento: Fundação Museu Nacional Ferroviário, s. d..

GOMES, Rosa, Programa Museológico Preliminar, CI/MNF, Setembro 2004.

Lei nº 59/91, de 13 de Agosto, Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado.

Lei nº 107/2001, de 8 de Setembro, Protecção e Valorização do Património Cultural.

Lei nº 47/2004, de 19 de Agosto, Lei Quadro dos Museus Portugueses.

Linhas Programáticas, Rede Portuguesa de Museus, Lisboa, 2001.

Museu Nacional Ferroviário. Plano Director, GAT – Gabinete de Apoio Técnico, Torres Novas, 1999.

Ofícios, Câmara Municipal de Entroncamento, vv. nºs.

Proposta preliminar de ordenamento. Revisão do plano director, Entroncamento, Entroncamento: FMNF, Novembro 2004.

VALERO SUAREZ, José Maria, “Museu Nacional Ferroviário - Central eléctrica – Projecto de Recuperação, Saragoça: s. e., 1999.

Bibliografia Geral

AA. VV., *100 Anos de Património: Memórias e Identidade. Portugal 1910-2010*, Coord. Científica, Jorge Custódio, Lisboa: IGESPAR I. P., 2010.

AA. VV., *1910-2010 o caminho-de-ferro em Portugal*, Lisboa: CP – Comboios de Portugal; REFER - Rede Ferroviária Nacional, 2010.

AA. VV., *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho-de-Ferro no final do séc. XX*, Lisboa: CP, Caminhos de Ferro Portugueses; Refer EP, 1998.

AA. VV., *O Caminho de Ferro Revisitado. O caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996*, Lisboa: CP, Caminhos de Ferro Portugueses, Junho 1996.

AA. VV. “O Museu da Indústria de Chapelaria de S. João da Madeira”, *Colóquio de Museologia Industrial. Reconversão e Musealização de Espaços Industriais*, Porto, 17-18 OUT, 2003.

AA. VV., *Os Caminhos-de-Ferro Portugueses, 1856-2006*, Lisboa: CP – Caminhos de Portugal; PÚBLICO – Comunicação Social, SA, s. d..

AA.VV., *Plano de Conservação Preventiva. Bases orientadoras, normas e procedimentos*, Lisboa: IMC, Temas de Museologia, 1ª ed., 1977.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros, *Caminhos de Ferro Portugueses: esboço da sua história*, prefácio de Manuel Pinto Osório (Vol. I), Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

BARRADAS, Ricardo, “Caminhos de ferro industriais - Minas de ferro de Montemor-o-Novo”, *O Foguete*, nº 19, Entroncamento: AMF, 2008, pp. 57-60.

BARRADAS, Ricardo, “Caminhos de ferro industriais (II) - As minas de carvão de Santa Susana”, *O Foguete*, nº 23, Entroncamento: AMF, 2010, pp. 19-22.

BARRADAS, Ricardo, “Caminhos de ferro industriais (III) – O caminho-de-ferro da barragem do Pego do Altar”, *O Foguete*, nº 24, Entroncamento: AMF, 2010, pp. 18-23.

BARRAL, Henrique, “Uma viagem inesquecível”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 50-56.

BARRANHA, Helena Silva, *Arquitectura de museus de arte contemporânea em Portugal. Da intervenção urbana ao desenho do espaço expositivo*, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2008.

BORGES, Rodrigo da Câmara, “De Lisboa ao Carregado”, *História*, nº 90, Lisboa: História – Publicações e Conteúdos Multimédia, Lda., 2006, pp. 22-27.

COSSONS, Neil, *BP Book of Industrial Archaeology*, 2ª ed. Revista, s. l., s. e., 1987.

CRAVO, João Castela, “Uma Cidade Construída pelo Caminho-de-ferro”, Lisboa: *História*, nº 90, História – Publicações e Conteúdos Multimédia, Lda., 2006, pp. 32-37.

CUSTÓDIO, Jorge, “A Emergência e a Génese dos Museus Industriais e de Empresa em Portugal”, *Rede Portuguesa de Museus*, Boletim Trimestral, nº 18, Lisboa: RPM, Dezembro de 2005, pp. 11-16.

CUSTÓDIO, Jorge, *A Indústria do Vidro na Perspectiva da Arqueologia Industrial*, Lisboa: APAI, 1989.

CUSTÓDIO, Jorge, *Energia e Património. O Caso da Turbina da Moagem Nabantina, em Tomar*, s. l., s. d..

CUSTÓDIO, Jorge, “Museu da Cortiça da Fábrica do Inglês. Um museu de empresa, uma experiência criativa das indústrias de cultura?”, *1º Encontro Internacional sobre Património Industrial e sua Museologia. Comunicações*, Lisboa: EPAL, 2000, pp. 39-47.

CUSTÓDIO, Jorge, “Museu Industrial e Comercial”, *Dicionário da História de Lisboa*, Lisboa, 1994, pp. 611-613.

CUSTÓDIO, Jorge – “Património Mineiro”, Estudos/ Património, nº8, Lisboa: IPPAR, 2005.

FALCONER, Keith, “The Industrial Heritage” in *Britain – The First Fifty Years*, Dossier: Le patrimoine scientifique, 14, 2006.

FARO, Susana, “Museu dos Transportes e Comunicações: saber ser comunidade”, *museologia.pt*, ano III, nº 3, Lisboa: IMC, 2009, pp. 173-181.

FERNANDES, Alexandra Baptista; MIRANDA, Ana Catarina, “Projecto de Reabilitação dum Espaço Fabril: A Fábrica da Pólvora de Barcarena”, *Arqueologia & Indústria*, nº1, Lisboa: APAI, 1998, pp. 193-198.

FERREIRA, Carlos Manuel Barbosa, *Os Trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento, 1860-1910*, Tese de Mestrado, Universidade de Lisboa, Lisboa: Faculdade de Letras, Instituto Alexandre Herculano, Junho de 2006.

FILIPE, Graça, *O Ecomuseu Municipal do Seixal no movimento renovador da museologia contemporânea em Portugal (1979-1999)*, Dissertação de Mestrado em Museologia e Património, Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2000.

FILIPE, Graça, “Património e museologia, planeamento e gestão para o desenvolvimento. Conceitos e práticas em mudança no Ecomuseu Municipal do Seixal”, *museologia.pt*, ano II, nº 2, Lisboa: IMC, 2008, pp. 201-211.

FOLGADO, Deolinda, “Abel Pereira da Fonseca, S. A. R. L., Um exemplo da indústria alimentar na sociedade de consumo”, *Caminho do Oriente*, Lisboa: Parque Expo 98, S. A., 1998, pp. 115-142.

FOLGADO, Deolinda e CUSTÓDIO, Jorge, *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*, Lisboa: Livros Horizonte, 1999.

FOLGADO, Deolinda, “Organização da Reserva de Arqueologia-Património Industrial do IPPAR”, Almada: *Al-Madan*, IIª série, nº 6, 1997, pp. 145-148.

GOUVEIA, Henrique Coutinho, “A Musealização de Sítios – Questões Relativas à Formulação do Programa Interpretativo”, *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, vol. XXXII, nº 3, Lisboa: Sociedade Portuguesa de Antropologia e Etnologia, 1992, pp. 87-96.

- GREGÓRIO, Miguel Ângelo Frazão, “A Arquitectura e o Caminho-de-ferro em Portugal”, Lic. Eng^a Civil, Arquitectura, Barreiro: Escola Superior de Tecnologia, 2003/2004.
- LACROIX, Michel, *O Princípio de Noé ou a Ética da Salvaguarda*, Lisboa: Piaget, 1999.
- LAMEIRAS-CAMPAGNOLO, Maria Olimpia, “Analisar e comparar entidades museológicas e paramuseológicas”, *Actas do VII Encontro Museologia e Autarquias*, Seixal: CMS, 1988, pp. 97-112.
- LEWIS, Mumford, *Techique et Civilisation*, Paris: du Seuil, 1950.
- LOPES, Maria Madalena, *Entroncamento, O Caminho de Ferro, Factor de Povoamento e de Urbanização*, Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 3^a ed., Novembro 1996.
- MALRAUX, Andrée, *Le Musée Imaginaire*, Col. Folio/essais”, Paris: Gallimard, 1999.
- MARQUES, João Orlindo, *A Casa da Luz... Património Industrial da Senhora do Desterro, Serra da Estrela*, s. l.: EDP, Produção/Município de Seia, 1^a ed., 2009.
- MARQUES, João Paulo Geraldês, “Visita ao Caminho de Ferro Turístico das Minas de Rio Tinto”, *O Foguete*, Nº 18, Entroncamento: AMF, 2007, pp. 53-57.
- MARTINS, Guilherme de Oliveira, *Património, Herança e Memória. A cultura como criação*, Lisboa: Gradiva, Col. Trajectos Portugueses, 78, 1^a ed., 2009.
- NABAIS, José Casalta, *Introdução ao Direito do Património Cultural*, Coimbra: Almedina, 2004.
- NEVES, Kátia Regina Felipini, “Programas Museológicos e Museologia Aplicada: “O centro de Memória do Samba de S. Paulo como estudo de caso”, *Cadernos de Sociomuseologia. Centro de Estudos de Sociomuseologia*, Lisboa: Univ. Lusófona de Humanidades e Tecnologias, s. d..
- PINHEIRO, Magda, “Caminhos-de-ferro e modernização urbana”, *História*, nº 90, Lisboa: História – Publicações e Conteúdos Multimédia, Lda., 2006, pp. 28-31.
- PINHEIRO, Magda, *Cidade e Caminhos de Ferro*, Col. Portugal: Estado, Sociedade e Economia, Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008.
- PINHEIRO, Magda, “Railway Modernization: An Historical Perspective (19th and 20th Centuries)”, *Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro*, coord. Magda Pinheiro, Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2009.

ROCHA-TRINDADE, Maria Beatriz (coord.), *Iniciação à Museologia*, Lisboa: U. Aberta, 1993.

ROSÁRIO, Paula Gama do, *Entroncamento – do mito do progresso à realidade presente*, 2ª ed., Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.

SANTOS, Luís, “Portugal. Pioneiro do Diesel”, *História*, nº 90, Lisboa: História – Publicações e Conteúdos Multimédia, Lda., 2006, pp. 38-43.

SANTOS, Luísa e TINOCO, Alfredo, “Um Projecto de Musealização para as Minas do Lousal”, *Arqueologia & Indústria*, nº 1, Lisboa: APAI, 1998, pp. 117-125.

SERRA, Filipe Mascarenhas, *Práticas de Gestão nos Museus Portugueses*, Lisboa: Universidade Católica Editora, 2007.

SINNEMA, Eric, “Uma exposição com Classe-Royal, Class-Regal Journeys em Utrecht”, *O Foguete*, nº 23, Entroncamento: AMF, 2010, pp. 33-36.

TÃO, Manuel Margarido, “O Mineiro do Lena Revisitado”, *O Foguete*, nº 19, Entroncamento: AMF, 2008, pp. 61-65.

VARINE, Hugues de, *Les recines du futur. Le patrimoine au service du développement local*, Asdic: Chalon sur Saône, s. d..

VITAL, Raul M. Fonte, “Museu da Água da Epal. Uma experiência na Defesa do Património”, *Arqueologia & Indústria*, nº1, Lisboa: APAI, 1998, pp. 145-152.

WALKER, John R., *Broad Gauge Steam Locomotives of Portugal*, Liversedge: Hartshead Publishing, 2005.

Bibliografia Específica

AA. VV., “Dossier Museu Nacional Ferroviário”, *Horizontes Ferroviários*, Ano II, nº 2, Estarreja: Associação de Entusiastas do Caminho de Ferro Aveiro/Vouga, 1998, pp. 16-33.

AMARO, Jaime, “O Museu Ferroviário Holandês em Utrecht”, *O Foguete*, nº 7, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 37-42.

AMARO, Jaime, “A “Cité du Train”, ou o espectáculo do caminho de ferro em Mulhouse”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 15-25.

BARRADAS, Ricardo, “Património Edificado – A rotunda de Castelo Branco”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, p. 96.

BONIFÁCIO, Hélder, “Museu Nacional Ferroviário ou Museu da CP?”, *O Foguete*, nº 1, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 41-42.

BONIFÁCIO, Hélder, “Um acervo o mais abrangente possível para o Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 12-14.

BONIFÁCIO, Hélder, “No Museu Nacional Ferroviário foi dado um passo importante”, *O Foguete*, nº 15, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 6-7.

BONIFÁCIO, Hélder, “A propósito do acervo a expor na sede do Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 16, Entroncamento: AMF, 2006, pp. 10-12.

BONIFÁCIO, Hélder, “O Museu Nacional Ferroviário e a sua colecção de Via Estreita”, *O Foguete*, nº 17, Entroncamento: AMF, 2007, pp. 47-49.

BONIFÁCIO, Hélder, “O Comboio Presidencial”, *O Foguete*, nº 18, Entroncamento: AMF, 2007, pp. 58-60.

BONIFÁCIO, Hélder, “Qual o futuro do material histórico que não foi entregue ao Museu Nacional Ferroviário?”, *O Foguete*, nº 20, Entroncamento: AMF, 2008, pp. 29-38.

BONIFÁCIO, Hélder, “Das carruagens adquiridas entre 1887 e 1928 – Alguma coisa existe para Museu”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, pp. 51-55.

BONIFÁCIO, Hélder, “Considerações pessoais sobre o actual momento do Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, pp. 66-68.

BONIFÁCIO, Hélder, “A evolução do museu ferroviário e a salvaguarda do seu material – O caso do acervo da Companhia da Beira Alta”, *O Foguete*, nº 22, Entroncamento: AMF, 2009, pp. 47-50.

BONIFÁCIO, Hélder, “Tesouros Ferroviários Nacionais”, *O Foguete*, nº 23, Entroncamento: AMF, 2010, pp. 77-80.

BRITO, Eduardo O. P., “A Génese do Entroncamento”, *O Foguete*, nº 1, Entroncamento: AMF, 2002, p. 4.

CARDOSO, Ricardo, “Sistemas de Classificação do Património Ferroviário Português”, *Comboios em Linha*, nº 1, Entroncamento: FMNF, Março 2011, pp. 26-27.

CUSTÓDIO, Jorge, “Património Ferroviário: mudança de paradigma”, *Comboios em Linha*, nº 1, Entroncamento: FMNF, Março 2011, pp. 16-25.

CUSTÓDIO, Jorge, “A Exposição «Royal Class. Regal Journeys» do Museu de Utrecht e a mudança do paradigma do património ferroviário”, *Newsletter Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado*, Nº 1, Abr/Mai/Jun 2010.

CUSTÓDIO, Jorge, “O que é o Património Ferroviário”, *Newsletter Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado*, Nº 2, Jul/Ago/Set 2010.

FERREIRA, Carlos Barbosa, “A memória do lugar. Armazém de Víveres / Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 18, Entroncamento: AMF, 2007, pp. 6-9.

FERREIRA, João Paulo, “Do Cacém a Mulhouse”, *Flecha de Prata*, nº 1, III Série, Lisboa: CEC, 2008, pp. 26-33.

JUNQUEIRA, Abílio, “Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 3, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 13.

LEAL, Henrique dos Reis, “A Escola de Aprendiz da CP”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 16-25.

LOPES, Luís Filipe G., “A Museologia e o Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 3, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 5-10.

LOPES, Luís Filipe G., “O entroncamento ferroviário no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 6-12.

LOPES, Luís Filipe G., “A Figura do Trimestre – Fernando Pedro Garcia”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 13-15.

LOPES, Luís Filipe G., “A preservação do Património Ferroviário”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 10-11.

LOPES, Luís Filipe G., “A Preservação Ferroviária em Portugal”, *O Foguete*, nº 16, Entroncamento: AMF, 2006, pp. 6-9.

LOPES, Luís Filipe Gomes, “Museu Nacional Ferroviário. Novos Desafios”, *O Foguete*, nº 8, Entroncamento: AMF, 2004, pp. 6-11.

LOPES, Luís Filipe, “Museu Nacional Ferroviário”, *O Foguete*, nº 1, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 36-40.

MARQUES, João Paulo Geraldês, “Reflexão sobre a preservação ferroviária”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, pp. 40-41.

MARQUES, João Paulo, “Um sonho mais que perfeito. A recuperação do Comboio Real Português”, *O Foguete*, nº 23, Entroncamento: AMF, 2010, pp. 24-32.

NUNES, Nuno Miguel, “O museu ferroviário de Swindon (Inglaterra)”, *O Foguete*, nº 20, Entroncamento: AMF, 2008, pp. 60-69.

NUNES, Nuno Miguel, “Viagem da Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário ao “Museu Vasco del Ferrocarril”, *O Foguete*, nº 21, Entroncamento: AMF, 2009, pp. 79-91.

PIRES, António J. P., *O Museu Ferroviário – Nacional e Polinucleado – Um Museu em Construção*, Tese de Mestrado, Lisboa: Univ. Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2004.

POITOUT, Manuela, “A Escola de Instrução Profissional de Locomotivas a Vapor do Entroncamento”, *O Foguete*, nº 2, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 10-12.

POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C. P.. A sua obra no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 4, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 26-29.

POITOUT, Manuela, “Os Bairros Ferroviários no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 5, Entroncamento: AMF, 2003, pp. 6-10.

POITOUT, Manuela, “Primeiras tentativas de criação de um museu ferroviário no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 14, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 6-9.

REIS, Jorge dos, “Há um museu vivo no Entroncamento”, *O Foguete*, nº 3, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 14-15.

SILVA, José Eduardo Neto da, “A Figura do Trimestre - De Operário-Serralheiro a Engenheiro”, *O Foguete*, nº 11, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 31-34.

SILVA, José Eduardo Neto da, “Museologia, comboios turísticos e cultura ferroviária, mas noutras paragens...”, *O Foguete*, nº 13, Entroncamento: AMF, 2005, pp. 19-29.

SILVA, José Eduardo Neto da; TÃO, Manuel Margarido, “Entroncamento um depósito e as suas locomotivas”, *O Foguete*, nº 1, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 20-33.

SILVÉRIO, Carla; MATOS, Álvaro (colab.), “Caminhos de Ferro em Portugal. Uma experiência de cooperação no âmbito da Salvaguarda e Divulgação do Património Documental Ferroviário”, *Comboios em Linha*, nº 1, Entroncamento: FMNF, Março 2011, pp. 40-44.

TEIXEIRA, Maria José, “Museu Nacional Ferroviário: Um Museu para todos, Programa Estratégico 2008-2015”, *Comboios em Linha*, nº 1, Entroncamento: FMNF, Março 2011, pp. 46-49.

TÃO, Manuel Margarido, “Preservação Ferroviária: uma mais-valia cultural”, *O Foguete*, nº 0, Entroncamento: AMF, 2002, pp. 25-26.

Publicações

1º Encontro Internacional sobre Património Industrial e sua Museologia. Comunicações, Lisboa: EPAL, 2000.

Actas do Colóquio de Museologia Industrial, “Reconversão e Musealização de Espaços Industriais”, Porto: Associação para o Museu da Ciência e Indústria, 2002.

Boletim CP, vv. n.ºs.

É bom viver aqui. Estratégia de Desenvolvimento 2020 e plano de Acção 2013 para o Entroncamento, Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, Julho 2009.

Ecomuseu Municipal do Seixal. Programa de Qualificação e de Desenvolvimento, Seixal: Câmara Municipal do Seixal, Out/2000-Mar/2001.

Espólio Museológico dos Caminhos-de-Ferro – Entroncamento, Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1994.

Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado – Centro Nacional de Documentação Ferroviária, Entroncamento: Fundação Museu Nacional Ferroviário, s. d..

Itinerários de um Entroncamento, Freixieiro: Minha Terra, 2001.

Jornal *A Hora*, XXIII Aniversário do Concelho do Entroncamento, 24 Novembro 1968.

Jornal *Notícias do Entroncamento*, vv. n.ºs.

Jornal *O Mirante*, vv. n.ºs.

Museal, Nº 1, Revista do Museu Municipal de Faro, Maio 2006.

Museologia.pt, Lisboa: IMC, nº 1, 2007.

Museologia.pt, Lisboa: IMC, ano 2, nº 2, 2008.

Museologia.pt, Lisboa: IMC, ano 3, nº 3, 2009.

Museologia.pt, Lisboa: IMC, nº 4, 2010.

“O Entroncamento e a sua História Ferroviária”, Entroncamento: Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, Novembro de 2002.

Revista *Comboios em Linha*, Entroncamento: FMNF, Nº 1, Março 2011.

Revista *O Bastão Piloto*, Lisboa/Porto: APAC, vv. n.ºs.

Revista *O Foguete*, Entroncamento: AMF, vv. n.ºs.

Revista *Flecha de Prata*, Lisboa: CEC, vv. n.ºs.

Revista *Horizontes Ferroviários*, Estarreja: ACFA, vv. n.ºs.

Rota das Locomotivas a Vapor – Entroncamento, Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, s. d..

Roteiro das Minas e Pontos de Interesse Mineiro e Geológico de Portugal, Lisboa: DGGE, s. d..

Webgrafia

(Páginas acedidas nos meses de Julho, Agosto e Setembro de 2011)

<http://areeweb.polito.it/didattic>.

<http://cvc.instituto-camoes.pt/ciencia/e31.html>.

[http://hemerotecadigital.cm-](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1953/N1567/N1567_master/GazetaCFN1567.pdf)

[lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1953/N1567/N1567_master/GazetaCFN1567.pdf](http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/1953/N1567/N1567_master/GazetaCFN1567.pdf).

<http://histoire-cnrs.revues.org>.

www.matriznet.ipmuseus.pt.

<http://museologiaporto.ning.com/profiles/blogs/patrimonio-museologico>.

http://olhares.uol.com.br/locomotiva_a_vapor_foto2216030.html.

<http://pt.wikipedia.org>.

<http://quizlet.com>.

<http://rio-maior.blogspot.com>.

www.cm-entroncamento.pt.

www.citedutrain.com/fr/train.

www.cp.pt.

www.dgge.pt.

www.edp.pt.

www.erse.pt.

www.ffe.es/fundacion/enlaces.asp.

www.fmnf.pt.

www.icom-portugal.org.

www.icomos.org.br.

www.igougo.com.

www.mimas.ac.uk.

www.mnactec.com/TICCIH.

www.mundociencia.com.br.

www.museucasadaluz.com.

www.museodelferrocarril.org.

www.museodelferrocarril-ffe.com.

www.nrm.org.uk.

http://orjandompnc.planetaclix.pt/o_vidro_de_iluminação.htm.

www.railserve.com/Tourist/World/Europe.

www.ren.pt.

www.roteirode Minas.pt.

www.spoorwegmuseum.nl.

ANEXOS

ANEXO 1

entrevista prof. dr. jorge custódio

Entrevista ao Prof. Dr. Jorge Custódio a 2 de Junho de 2011, Faculdade Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 18 horas.

Luís Filipe (LF) – Boa tarde Prof. Jorge Custódio. Para o trabalho de Mestrado de Museologia, sobre o Museu Nacional Ferroviário (MNF), gostava de ouvir a sua opinião, como Director do MNF. Ao ter conhecimento da sua nomeação qual foi esse desafio, como é que o encarou, o que foi encontrar, expectativas, o que foi feito até agora e os projectos.

Jorge Custódio (JC) – Em tudo o resto, o que importa considerar, acima de tudo, é o desenvolvimento do *Programa Museológico*. Evidentemente que quando entrei já havia um *Programa Museológico*, preliminar, elaborado pela Comissão Instaladora do MNF (CI/MNF), uma das últimas comissões ou, senão, a última e que teve mais ou menos o contributo da Dra. Rosa [Varela] Gomes bem como, de certa maneira, a longo prazo, também da Dra. Clara Camacho. Esse Programa foi realizado no contexto, ainda antes da Fundação existir, a qual só nasce depois, e portanto reflecte, ou reflectia o perímetro do *Complexo Museológico Ferroviário do Entroncamento*, numa fase em que ainda estavam de pé alguns edifícios que depois desapareceram. Há este aspecto interessante a salientar. Também há que referir a orientação essencialmente vocacionada para a “história da tracção” que é um dos princípios que norteia o *Programa Museológico* da Rosa [Varela] Gomes, da Rosa Gomes, já que o objectivo era mostrar a evolução da tracção dos comboios, desde o vapor até à electricidade, escolhendo espaços próprios para a sua localização. No fundo, isso vinha ao encontro da filosofia dos museus ferroviários que era própria de uma fase do desenvolvimento da museologia europeia com o acréscimo, notável, de isso ser colocado num complexo museológico ferroviário, com o aproveitamento de edifícios pré-existentes e, também, com alguma vantagem, no que diz respeito ao modo como se queria entender o circuito dos visitantes e daí, essa definição de áreas de reserva, áreas condicionadas e áreas de acesso livre ao espaço expositivo. No fundo, os princípios da Museologia estavam lá, mas alguma coisa de notar neste projecto, neste programa que é o entrar em contradição provavelmente com o que vinha do passado e o que se queria para o futuro. Havia uma contradição e essa contradição é difícil, às vezes, de saber o que foi, porque não se tem a noção plena de todos os acontecimentos. Estamos ainda numa fase muito recente e, por isso, aquilo que eu vou tentar definir logo à partida é um conjunto de aspectos que defini no programa

apresentado por altura da minha tomada de posse, como Director do MNF, documento que foi aprovada pelo Conselho de Administração e que até chegou a ser editado como sendo a expressão da vontade do Conselho de Administração na reunião do Conselho Consultivo de 2010 que aprovou o Relatório de Actividades e o Programa de Actividades da Fundação. Hoje, as coisas já não estão de acordo com esse Programa de Actividades e ainda por cima foi feito para um triénio, triénio que só acabaria em 2013. Reconheça-se que a própria Fundação também evoluiu. Entretanto ganharam-se concursos do QREN e ganhou-se, portanto, uma outra dinâmica, associada às perspectivas de carácter turístico que também se podiam explorar numa vertente museológica e ainda porque houve uma mudança de paradigma do próprio conceito de património, incluído o próprio património ferroviário, entre 2007 e 2011. Essa mudança é muito importante porque, por um lado, é uma mudança que corresponde a uma crise muito grande financeira, política, social e cultural no nosso país. Temos, aqui, de acentuar estas vertentes que até poderão ser compreendidas no futuro de uma forma nova, perante a evolução que o próprio país está a ter.

LF – Prof., a nível do Museu, que herdou, do qual fazem parte os *Núcleos Museológicos*, com essas mudanças, esses Núcleos “caíram”, a nível de programação, ou...

JC – Não, não “caíram”. Nem pensar. A Fundação é criada tendo em conta as decisões das Comissões Instaladoras. Quer dizer, as Comissões Instaladoras definem, a dado momento, os dois grandes objectivos do Museu Ferroviário: ter uma sede, um lugar sede, nacional, um lugar sede que é o Entroncamento e nesse ponto trata-se de uma aquisição estruturada perante a diversidade de localizações que inventaram ou designaram e as evasivas que foram utilizadas durante anos quer para localizar o museu em Lisboa ou em Setúbal ou, para de certa maneira, dar-lhe menos importância em relação ao *Museu dos Transportes* no Porto, o que veio, no meu entender, a ser extremamente grave para a afirmação do *Museu Nacional Ferroviário*, um dos factores mais graves para que ele não se afirmasse no panorama nacional mais cedo. No fundo esta questão prende-se à questão da emancipação face ao formato que tinha tido o museu enquanto esteve a cargo da CP e se ele podia ser independente da CP ou não, se deixava de ser um museu de empresa para se afirmar como um museu de todos os ferroviários e de toda a população envolvidos no sistema ferroviário e na utilização do transporte ferroviário no nosso país, coisa que de facto se começava a perceber no

momento em que se separava a REFER da CP, porque, nessa altura, as coisas começaram a ser diferentes. O mundo ferroviário português passou a ser diferente e, portanto, era lógico que tivesse de haver um Museu com alguma independência, com uma grande autonomia, ou uma autonomia relativa em relação a esses princípios se bem que quer a CP como a REFER se mantém associadas ao Museu, dado que fazem parte integrante do Conselho de Administração da Fundação. Aliás, a divisão da antiga CP em várias empresas ferroviárias passava a ser uma vantagem para o Museu Nacional Ferroviário, dado que, a instituição museológica seria o cimento cultural de ligação de toda a família ferroviária, família dispersa que teria no museu um elemento de referência da sua história, do património comum e da epopeia portuguesa dos caminhos-de-ferro. Ao mesmo tempo era uma tentativa de puxar mais o museu para a área da cultura. Não é por acaso que o Presidente da Fundação é nomeado por Despacho conjunto pelo Ministro da Cultura e pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Mas havia outro princípio basilar. Os Núcleos não estavam perdidos, faziam parte do legado da CP e da história do museu desta empresa. Curiosamente, quando cheguei à Fundação os núcleos apresentavam, não a necessária transformação que se impunha do ponto de vista museológico (com excepção do NM do Lousado), mas ainda perpetuavam os mesmos problemas a mesma estrutura expositiva e o mesmo nome do passado impresso nas fachadas: *Secção Museológica da CP*. Logo de início tentei chamar a atenção para que este assunto fosse resolvido e, na realidade, está a ser preparado um *Programa Museológico* para os *Núcleos Museológicos*. Um *Programa Museológico* que assenta em vertentes e princípios que são equitativos e são realistas e procuram dar resposta àquilo que cada Núcleo, em si, pode representar, isto é, retirando-lhe a herança negativa que vem de trás de depósitos de material circulante seja ele de que lugar for, arrumações mal pensadas, exiguidade de espaços, constrangimentos vários...

LF – Há Núcleos que têm material que não correspondem minimamente ao que se passou na sua área.

JC – Ainda recentemente fiz uma Comunicação sobre este assunto, em Famalicão, sobre o *Programa Museológico dos Núcleos Museológicos Ferroviários* onde coloco essas questões da especificidade dos núcleos museológicos e o que eles têm de representar efectivamente. Mas a herança recebida da CP está lá, materializada como

uma espécie de estigma e, para combater isso, é extremamente complicado por causa da situação financeira e da situação em que vivemos hoje e as próprias dificuldades da Fundação, que nem sequer criou efectivamente (com excepção da Rotunda) o museu ferroviário no Entroncamento. Um aspecto que foi considerado antes do meu ingresso no Museu relaciona-se com o acordo entre a Fundação e os municípios, onde os Núcleos Museológicos se encontram implantados, no que respeita à gestão partilhada dos Núcleo. Têm de ser as Câmaras a assumir a parceria com a Fundação e têm de ser as Câmaras também a colocar lá pessoal e beneficiarem com as vantagens mas sem poderem superintender, efectivamente, todo o seu património. O património tem de ser gerido pela Fundação.

LF – E há sensibilidade por parte das Autarquias?

JC – Há algumas Autarquias que têm sensibilidade e há outras que não. Estremoz não tem sensibilidade nenhuma. A própria posição assumida pelos seus responsáveis políticos não corresponde à vontade dos serviços da própria Câmara, inclusive do Museu Municipal.

LF – Será um Núcleo “a cair”, com o seu material a vir para a Sede...

JC – É um Núcleo que vai ser extinto...

LF – Ou com o material a ser distribuído por outros Núcleos...

JC – O material vai para o Entroncamento. Mesmo no caso de Santarém, que é um Núcleo de onde se tirou o *Comboio Real*, esse Núcleo não vai desaparecer. Vai transformar-se, vai ser outra coisa, isso não acontecerá. Uma coisa que me parece ser importante considerar, e isto é extremamente importante de atender, é que o princípio que se estabeleceu para o novo *Programa Museológico* foi o princípio de que havia Estatutos da Fundação e havia definições programáticas já antecipadamente assumidas. Quando eu estabeleço os seis níveis de Programação, eu estabeleço dentro da filosofia geral da museologia, por um lado, e da especificidade do Entroncamento, isto é, 1º princípio, o de estabelecer uma relação intrínseca entre o Plano, o *Masterplan* do arquitecto e o Planeamento Museológico do qual era necessário desenvolver o “princípio de diagnóstico” e o “princípio da avaliação”. Portanto, uma base do meu trabalho foi o diagnóstico e a avaliação. Depois do diagnóstico e da avaliação foi a definição do *Programa Funcional*, possível para o Entroncamento. O *Programa Funcional* foi perfeitamente executado. E é com esse *Programa Funcional* que se está a

materializar as primeiras experiências com uma ou outra mudança de pormenor, mas são mudanças de pormenor em relação ao *Programa Funcional*.

LF – Esse *Masterplan* que referiu...

JC – É do Arquitecto Carrilho da Graça.

LF – Já o apanhou em andamento, há alguma contribuição...

JC – Já o apanhei em andamento mas ainda não foi concluído na sua completa generalidade.

LF – Se tivesse contribuído para o seu aparecimento teria feito como ele está ou de outra maneira?

JC – Considero que o *Masterplan* do Carrilho da Graça, com excepção de alguns pormenores, é um belíssimo Plano, porque atende a duas coisas: atende ao princípio da exposição do material circulante, isto é, cria condições para a projecção a curto, a médio e a longo prazo deste Museu na medida em que faz o prolongamento das “Naves do Vapor” e isso é extremamente importante porque não seria assim possível abrigar de forma condigna o material circulante em condições de conservação objectiva. Oponho-me que o material circulante esteja exposto às condições de sol, temperatura elevada, humidade e chuva. Isso é possível, evidentemente, para o material que está no activo, mas para o material que passa ao passivo, incorporado no Museu, não pode ser, dado que tem um valor histórico, técnico, industrial, etc. Alguns veículos podem ir à linha, circular, podem ser dinâmicos mas não podem estar sujeitos ao vandalismo, nem ao abandono nem àquilo que podemos chamar, ao mau tratamento que alguns conservadores lhe deram. No fundo, um dos grandes problemas que aconteceu no Entroncamento no passado foi se ter deixado o material abandonado, sem protecção, nem directrizes e com um *grafitti* impresso a letras garrafais e toscas, dizendo: MUSEU. Muitas vezes, investiu-se no restauro e depois de qualquer evento onde se mostrou o avanço conseguido, o veículo não era protegido, ficava à espera que lhe dessem um armazém, um espaço de acolhimento, que, entretanto, depois de 1999, começava a escassear. Nesse ponto sou visceralmente contra este tipo de intervenção e de investimento. O museu ferroviário tem de ter os seus edifícios. Os museus têm a sua própria característica, a sua própria filosofia e aí, esse princípio, é por mim defendido.

LF – Acha que se fez o trabalho ao contrário? Recuperou-se primeiro o material circulante em vez de se tentar arranjar primeiro as instalações...

JC – Primeiro tem de se arranjar as instalações, desenvolver os edifícios e depois, como não se construiu com edifício de raiz como se chegou a prever e a projectar, houve que ter outra opção, opção que demorou ainda bastante tempo a definir-se até que surgiu a ideia do complexo museológico. Mas mesma quando se circunscreveu essa ideia a um território, houve também de encontrar soluções legais efectivas, que demoraram a concretizar-se dado que o operador das infra-estruturas mudara com o aparecimento da REFER. Neste momento, podemos dizer que o MNF está com condições melhores, porque as “Oficinas de Vapor” já são pertença da Fundação, porque do ponto de vista geral essa lógica, é uma lógica completamente distinta das regras que foram adoptadas pelas Comissões Instaladoras.

LF – Se calhar na altura também não havia condições visto que essas oficinas ainda não eram pertença do Museu.

JC – Pois, mas passaram a ser a partir de 2000. Atenção, começaram a estar disponíveis a partir de 2000, isto antes da Fundação existir. Houve decisão que se realizou entre a REFER e a Comissão Instaladora em relação ao perímetro.

LF – A beneficiação de recuperação de material que houve, nomeadamente pinturas, foi antes dessa data, em 1997 e 1998.

JC – Eu também percebo que as pessoas que estiveram envolvidas na dinâmica do Museu, entre as quais o Dr. Pinto Pires, do qual eu sou amigo, também tomavam essas iniciativas para estimular. A responsabilidade do problema não é apenas uma responsabilidade da sociedade civil. A sociedade civil até fez o melhor possível. A responsabilidade é outra. É a outro nível. No fundo, a história do MNF já podia ter sido resolvida há muito tempo. Nem o Armando Ginestal Machado o conseguiu, verdadeiramente no sentido da palavra. Nem a Rosa Gomes, nem outros que andaram a batalhar por esse objectivo durante anos, como o Maurício Levy, por exemplo, que era uma das pessoas mais notáveis do período de arranque do processo da protecção, valorização e musealização do património ferroviário. Portanto, o que é que vai ser feito? Vai desenvolver-se os aspectos menos problemáticos do *Masterplan* do Carrilho da Graça e eu vou tentar desenvolver algumas ideias que era bom implementar dentro do *Masterplan* do Carrilho da Graça, tendo em conta a natureza específica da Museologia e a necessidade de contar com as linhas ferroviárias como base fundamental para a exposição de material circulante. Além do mais, desenvolvi os programas parcelares, para o Edifício 13 e para o Edifício 20, durante este ano outro programa

parcelar para o Edifício 1 - que é a “Central Eléctrica” - e depois, a seguir, os pré-programas funcionais para todos os outros espaços.

LF – Acha que desde que tomou posse, desde que começou a trabalhar, até ao dia de hoje, 2 de Junho de 2011, aquilo que na altura, quando tomou posse, se propunha fazer, acha que neste espaço de tempo conseguiu materializar...

JC – Não se conseguiu materializar quase nada daquilo, ou melhor, vamos lá a ver, há aqui duas coisas: o tempo que se perdeu foi muito grande e, por exemplo, alguma situação que vivia a Fundação, a Fundação vivia com algum problema e havia coisas que não estavam ainda feitas que agora se começaram a estruturar e a desenvolver e a formar e a constituir. Por exemplo, uma coisa essencial era a transferência dos bens (material circulante e bens móveis). A transferência dos bens não estava completa, estava muito incompleta. Basta só dizer que neste momento ainda estamos com a última lista de transferências. E aquilo que estava transferido não estava absolutamente assumido, porque as condições do inventário são completamente diferentes daquelas que se pensava na altura. Pensava-se fazer um registo e não um inventário. E isso não é assim na Museologia. No fundo, eu fui também trabalhar em coisas que na realidade era pressuposto que já estivessem prontas. E agora estamos a chegar a um ponto em que já estão algumas coisas a avançar e temos maiores dificuldades em resolver todos esses problemas que temos em mão, dado a pressa que se está a impor para que o museu abra ao público ainda este ano é de um irrealismo surpreendente! O Working at Progress quer dizer que nós estamos a tentar constituir e a fazer um Museu Ferroviário a uma velocidade supersónica, quando não se fez durante vários anos. Isto é um dos grandes problemas que está a afectar o Museu. Fazer rápido e depois, a seguir, nada se faz tão bem. Eu sou favorável a que se faça bem e mais lento e não pode ser assim, dados os compromissos assumidos, está a perceber?

LF – Aflorou aí há pouco que a sociedade civil talvez tivesse feito o que estava ao seu alcance, portanto teria havido da parte oficial uma contra-marcha ou contra-vapor como é costume dizer-se, para que não avançasse...

JC – Isso não importa para si. O que importa para si é saber a questão essencial da programação museológica ferroviária que estamos a desenvolver. Quais são os princípios que estamos a desenvolver. Evidentemente que você sabe, está farto de escrever sobre o assunto, sabe que tem havido avanços e recuos. Os recuos têm sido graves. Os avanços às vezes não são tão equilibrados como deveriam ter sido. E a

equipa que existe actualmente é uma equipa que teve de se formar quase do zero com excepção de uma ou duas pessoas. E, ainda, havendo conflitos estabelecidos como eu encontrei, conflitos entre a Fundação e os Amigos do Museu Nacional Ferroviário (AMF), conflitos de isto e de aqueloutro. Quando há conflitos numa instituição ela não está bem. Isto foi uma das coisas que mais me afligiu, foi exactamente isso que impediu que a instituição avançasse mais objectivamente. Eu fui convidado para trabalhar não fui convidado para ficar a olhar para conflitos. Por isso, o grande problema que temos de resolver aqui é como é que você vai resolver esta questão sabendo mais ou menos os princípios que procurei estabelecer. Os princípios assentam, essencialmente, num conjunto de pontos-chave: 1º ponto-chave – Museologia Industrial, quer dizer, inserir o MNF no conceito da Museologia Industrial. Isto é uma coisa, que agora, já vem quase em todos os documentos. Viu os documentos da Maria José Teixeira? Viu os documentos do meu serviço? Quase todos eles falam na questão da Museologia Industrial. Esse conceito não existia no interior da instituição. O museu ferroviário, para além da especificidade de estar ligado à ferrovia, tem características muito próprias, tem de ser isso mesmo, envolver um conceito mais vasto, um conceito de museologia industrial. Uma nota muito especial, dado que as características especiais dos museus ferroviários impõem a emancipação do conceito de museologia industrial e afirmando-se como um museologia ferroviária. Mas, na realidade, não o consegue totalmente porque o sistema ferroviário é um sistema industrial. É impossível, porque têm de conviver muito essas duas realidades. A produção de uma locomotiva é uma produção industrial, é feita numa grande firma, geralmente, oficinas da indústria pesada, porque o fabrico das linhas e a montagem das linhas é um processo industrial, por excelência. Esse princípio é extremamente importante porque pode conferir à relação entre o Museu e o seu espólio, uma relação que é própria daquilo que eu defendo entre conteúdos e contentores. Não é por acaso que estão a ser restaurados os edifícios 13 e 20, estamos a restaurar os contentores onde vão colocar-se os conteúdos que lhe dizem respeito, com excepção de uma ou outra coisa. Quando o Arquitecto Carrilho da Graça faz um contentor dentro de outro contentor foi pensando na criação de condições especiais de exposição e de peças que possam ter mais perigo em condições de exposição mais adversas, ou seja, aquelas em que as condições de ambiente podiam estar mais subvertidas e ali passam a poder estar controladas. É o que se está a passar no interior da Nave 2 do Edifício 13 das Oficinas do Vapor.

LF – Outro grande desafio é transformar aqueles edifícios em edifícios museológicos, já que não tinham condições nenhuma...

JC – Exactamente. Eles vão aceitar o princípio de serem contentores mas, onde, não se pode utilizar uma museologia muito cara, porque isso é impossível, e por isso não se vai fazer algo que ponha em causa os objectivos essenciais. Como é possível fazer uma pele interior para o edifício das Naves 14 e 15? Era um custo insuportável. Era maior o custo dessa operação do que fazer um edifício novo. E além do mais, era mais o custo daquilo que ele custou no seu tempo para ser feito como Oficina. Não pode ser. Tem de se criar um princípio de museologia, mais ou menos adequado e económico para albergar os instrumentos ferroviários, sem perder o carácter oficial, ou seja, sem deixar de ter o carácter da arquitectura industrial, no seu valor original, na sua autenticidade possível. É o que vai acontecer com o edifício da Central Eléctrica, do qual já está assinado o Protocolo, e é muito importante esse Protocolo porque vai fazer o restauro integral dos equipamentos da Central Eléctrica e do edifício, com custos mínimos para a Fundação, já que houve um acordo entre a Fundação EDP e a Fundação do MNF. Isso, posso eu dizer à vontade que foi um trabalho que eu realizei com o Museu da Electricidade, logo nos primeiros tempos e que eu gostei de concretizar e para o qual apresentei uma comunicação no Museu da Electricidade, no colóquio «A EDP ilumina o Património». Durante 20 minutos apresentei as ideias todas num documento conjunto subscrito pela responsável do Departamento de Projectos e Desenvolvimento da Fundação. Portanto 1º Princípio: Museologia Industrial. 2º Princípio: Não olhar o Museu Ferroviário numa perspectiva de depósito de veículos preservados, apenas. Tem de ser assim. Outra ideia que defendi, ideia que já tinha sido burilada aqui e acolá por um ou outro amigo do museu ferroviário, um dos quais o Hélder Bonifácio, mas nunca de forma tão desenvolvida como se procura fazer agora que consiste em expor, não apenas veículos isolados, mas sim conjuntos, comboios especiais e comboios de passageiros e de mercadorias ou seja, procurar encontrar conjuntos significativos, emblemáticos e com esses conjuntos formar a exposição. Isto altera o conceito de museu. O Programa dá à museologia portuguesa um lugar no contexto da museologia ferroviária internacional, porque é expor o *Comboio Real*, é expor o *Comboio Presidencial*, é expor o *Foguete*, é expor um Comboio de Passageiros do séc. XIX ou expor um Comboio de Passageiros do séc. XX, ou uma Automotora completa.

LF – Ou o antigo *Flecha de Prata* que também marcou uma época.

JC - Não sei se o *Flecha de Prata* vai ser ou não mas, pelo menos, as automotoras estão a ser propostas para formar conjuntos significativos, não peças isoladas, o que já é muito importante, tanto nos Núcleos Museológicos como no museu central do Entroncamento. Nos Núcleos Museológicos provavelmente a Nohab, em Macinhata do Vouga, vai ficar em conjunto, completo ou, outra, ou o Comboio Histórico a vapor, das vias estreitas, em conjunto, ou seja, o conceito de conjunto predomina ou deve predominar sobre o conceito de veículo isolado. É um princípio desta Programação. Isto a nível de programação científica porque depois há a social, a cultural, há a da conservação. Esse é um dos pontos centrais deste novo conceito de museologia. Terceiro ponto: fazer com que o Museu ganhe novos públicos, ou seja, se os museus são destinados a todos os públicos, este não pode ser um museu só para os ferroviários. Isto quer dizer: os ferroviários e os amigos dos caminhos-de-ferro são bem vindos. São, aliás, os públicos que logo à partida estão considerados à partida. Todavia temos de ganhar o museu para outros públicos, caso contrário, não temos capacidade para aguentar o museu sem visitantes. Temos que criar, temos de fazer com que o Museu seja atractivo, interactivo, dinâmico, sempre com novidades, sempre em acção. Este é um princípio da programação social e cultural museológica o que implica um Plano de Actividades bianual, trianual, o que for. Agora está a ser bianual. Posso ou não concordar mas se calhar é aquele que se tem de fazer, é bianual, mas podia ser trianual. Tendo em conta a ideia que eu sempre defendi e ainda continuo a defender, apesar de haver pessoas que a contestam, de que um museu ferroviário destina-se, também, aos passageiros do caminho-de-ferro. Porquê? Porque os passageiros do caminho-de-ferro somos todos nós. Há muita gente que não anda de caminho-de-ferro. Mas nós queremos atraí-los para serem passageiros do caminho-de-ferro. E, se formos a ver bem, os passageiros do caminho-de-ferro, são todos. Atenção, não se pode fazer uma distinção entre turistas e público-alvo portugueses. Os turistas também são passageiros. De avião, de carro, de comboio. Tudo isto interessa. Há que fazer aqui um equilíbrio, se o público-alvo é todos, mas tentar encontrar uma fórmula que os inscreva no Museu Ferroviário, isto é, tentar que eles sejam usufrutuários e beneficiários dos caminhos-de-ferro. Essa é a vertente que eu defendo. Atrair turistas. Muito bem. De qualquer parte do mundo, venham de avião, façam o que quiserem, mas eu tenho de lhes dizer: Venham! Venham! Queremos pensar o caminho-de-ferro para passageiros, porque eles é que têm a memória da viagem. Seja os do passado, na literatura, nas artes, na escultura, no cinema

quer, os actuais. Onde estão aqui os ferroviários? Os ferroviários também são passageiros. Utilizam o caminho-de-ferro, enquanto trabalhadores e enquanto passageiros. São conduzidos para o local de trabalho ou para o lugar de repouso, no fim-de-semana por caminhos-de-ferro. Não deixam de ser. Só que são especiais. No entanto, o conceito de ferroviário evoluiu muito nos últimos tempos. Já não é a mesma coisa dos anos 40 e dos anos 50 porque os sistemas ferroviários alteraram-se e, temos de ter isso em conta, como um elemento significativo e essencial para o desenvolvimento deste projecto. Não é uma desvalorização do ferroviário, pelo contrário, dado que eu sempre valorizei o trabalho e quero inscrever o lugar dos ferroviários dentro de um outro parâmetro, o lugar da família ferroviária no contexto da ferrovia. Aliás, na exposição principal, na exposição de abertura do Museu, há-de aparecer logo à entrada, logo na primeira sala, a Epopeia dos Ferroviários, que foi uma ideia que eu defendi e que ficou aprovada no guião da Exposição. Vai ser exposta logo à partida um painel do Arquitecto Cottinelli Telmo alusivo aos ferroviários. Portanto, assumir o ferroviário como um passageiro dos caminhos-de-ferro não é ser contra os ferroviários, pelo contrário, é afirmar o seu lugar na ferrovia por duas vias: a de trabalhador e a de utente. É dizer: «vejam o que vocês fizeram, vocês fizeram uma coisa para o Mundo». Não é dizer o seguinte: «Atenção, vocês são o umbigo do processo ferroviário». É pô-los noutra patamar. É pô-los noutra patamar mais elevado, porque havia muito a tendência dentro da CP, de olhar o Museu, como um museu de empresa. Ora, o Museu Ferroviário, não pode ser um museu de empresa, muito menos no contexto actual. Tem de ser um museu da cultura.

LF – Por isso, sendo museu de empresa é que se limitava a guardar indiferenciadamente, nos núcleos, o material.

JC – Exactamente. Para podermos realizar isto, é preciso fazer uma Programação Científica, isto é, dar lugar à investigação, à recolha de bibliografia, exaustiva, de imagens, cinema, de audiovisuais, de documentação para o qual a Fundação do Museu Nacional Ferroviário tem um Centro Nacional de Documentação Ferroviária e é aí que deve estar toda a informação recolhida. Toda a documentação associada à história do Museu e à história dos ferroviários e à história dos caminhos-de-ferro. Porquê? Porque a investigação vai oferecer os conteúdos que são necessários para por o Museu de pé. Uma das coisas que eu encontrei, foi a inexistência dum plano de investigação com a finalidade de por a documentação ao serviço do Museu. Já havia a recolha de

documentos, já havia a materialização de digitalizações, trabalho sistemático muito bom, no entanto faltava ainda esta visão que agora está a ser implementada. Por exemplo, para se ter uma noção, neste momento está a ser digitalizada, sistematicamente, as imagens do caminho-de-ferro da revista O Occidente (1876-1914). E então, fica toda a informação no Centro de Documentação, digitalizada, podendo ser partilhada. Quando quisermos algum conteúdo fotográfico vamos ao computador, repescamos a imagem e servimo-nos dela para qualquer coisa (revista, museu, site). Ou qualquer pessoa que queira saber, por exemplo, qual foi a primeira estação da Parede? Apresenta-se-lhe a imagem pretendida, está aqui! O primeiro desenho que nós temos. Ah, mas há outros! Se há outros há-de aparecer. É esta situação que é preservar a memória ferroviária. Esta preservação da memória ferroviária faz-se a três níveis: a nível da Fundação; a nível da CP e REFER e faz-se, a nível das outras Empresas que se encontram envolvidas no caminho-de-ferro. É preciso conjugar todos esses esforços. Felizmente, estou a estabelecer relações de trabalho com serviços da REFER e da CP para que isso se torne possível. Há conversações com uma equipa de trabalho relacionada com o Património, dentro da REFER, onde se pretende fazer coisas interessantes em relação aos bens em risco, para poder fornecer informações, estudos e dados, o que permitirá não olhar apenas para o que está incluído no Museu e nos Núcleos Museológicos, mas sim para o património ferroviário móvel e imóvel, como um todo. Nós também temos património imóvel, na Fundação. E há outras coisas que são imóveis e que não se podem perder. Umas são classificadas, como a Ponte Eiffel e outras não estão classificadas, como é o caso da Estação Sul e Sueste do Barreiro.

Programação da Conservação: através do Conselho de Administração, em função de algumas sugestões que articuladas internamente, com a ajuda do Eng.º Carlos Machado, da EMEF, foi possível elaborar uma lista de veículos a conservar e a restaurar. Elaborou-se um plano e tomou-se a iniciativa de desenvolver, numa escala relativamente importante, onde se incluiu o Comboio Presidencial. Para a programação da conservação chegou-se a um ponto essencial: então, onde é que está a documentação? Não pode haver conservação sem ciência. E a ciência colabora na conservação e a conservação age sobre a ciência pedindo mais elementos. Agora é mais fácil fazer o restauro do *Comboio Presidencial* do que era há seis meses atrás. Temos os desenhos com o pormenor do parafuso, do aplique, do material integrado. Ainda, há dois ou três dias, a Dra. Judite, veio a encontrar bancos do *Comboio Presidencial* a

apanharem pó, em Estremoz. Esses bancos fazem parte do património integrado. A Conservação pressupõe três coisas: o restauro estático, a eventualidade do restauro dinâmico (no caso do Comboio Presidencial é dinâmico) e, ainda, do património integrado que são duas coisas distintas: uma, é o património integrado por destino e património integrado móvel. O restauro que neste momento está a ser executado envolve estes três pontos sendo que um, é duplo. Estático, para cumprir uma finalidade apenas museológica. Dinâmico, se para além dessa finalidade se verificar a possibilidade do veículo circular. Neste caso, o restauro é mais caro, mas pode viabilizar a função turística do património ferroviário. Quanto à reintegração do património, o tema não tinha ainda sido equacionado pela Fundação antes da minha contratação. Trata-se de devolver coisas que faziam parte dos veículos mas tinham sido deslocadas, ou seja, património como destino e património móvel integrado que pertencia ao recheio dos veículos, como sejam cinzeiros, baixelas, faqueiros, objectos deste género. Eu penso, que só isto, só neste aspecto, já dei alguma contribuição para o pensamento do restauro no Museu Nacional Ferroviário. Planeia-se a conservação e programa-se à minúcia.

Programação urbana arquitectónica do ambiente envolvente do Museu. Isto estava escrito no próprio texto do *Masterplan*. O que é que está a ser feito, entretanto, nesta área? Pouco. Mas elaboram-se algumas ideias. O Museu tem que ter um ambiente urbano, em segundo lugar, deve ser um lugar aprazível de visitar. Como sabe, ele está instalado numa área de ferrovia cuja beleza nem todos a entendem. Eu entendo a beleza ferroviária, porque sou um homem do património industrial e da arqueologia industrial. Mas há muitas pessoas que não gostam destas coisas e é necessário criar um lugar aprazível. E depois, arquitectónico, quer dizer, os edifícios têm de ser recuperados tanto no interior, como nas envolências. Eu defendo que os bairros ferroviários envolventes têm de ser preservados. Isto é um trabalho que tem de ser feito com a REFER.

Programação de Valorização Económica, Social e Cultural dos Recursos Museológicos Patrimoniais, tem de se valorizar isto tudo. Isto não pode ser usado apenas para o Museu. Tem de ser posto ao serviço da comunidade e tem de ser, também, um factor de receita e de valor para a Fundação. Há um elemento público do sistema e há um componente empresarial do sistema.

LF – Porque senão, não é viável...

JC – Exactamente. Programa Funcional a curto, médio e a longo prazo, é uma das coisas que eu fiz já e que deu origem àquilo que eu já lhe mostrei sinteticamente, que é o Programa do Complexo Museológico Ferroviário, do Entroncamento que, por sua vez, é uma síntese do Plano Geral da Programação do MNF, composto por vários capítulos.

LF – O que é que foi feito até agora e o que se espera no futuro?

JC – Espero que o Museu Ferroviário, seja mesmo um Museu. E que corresponda às características que se pretenderam que atingisse e àquilo que se começou a desenvolver e que passou a ser realidade, mesmo que em construção.

LF – Acha que é um projecto que, neste momento, não tem hipótese de ficar parado?

JC – Não, não tem... quer dizer, poderá, não sei, depende mas agora há já investimento feito, há já projectos do QREN que têm de ser respondidos. Quer dizer, a vantagem deste Museu, de estar a decorrer neste momento, resultou de projectos aprovados a nível do QREN dado que, como todos sabem, o Orçamento Geral do Estado não contribui com qualquer verba para a construção do MNF, para que ele seja uma realidade, embora..., fosse sempre prometido!

LF – Quando foi apresentado o *Masterplan* houve quem o criticasse por ser demasiado ambicioso. Ao fim deste tempo acha que continua a ser, ou nunca foi ambicioso, foi realista?

JC – Não. Todos os projectos museológicos, então para a via ferroviária, têm de ser ambiciosos caso contrário não se faz nada. Isso aí é um princípio. Tem de ser construído por etapas. Por isso tem de ser programado e planeado. A curto, médio e longo prazo. É o que está a suceder. Não começou assim, ou melhor, começou-se a fazer uma coisa sem Programa Museológico, ou teve-se como base um Programa Museológico numa fase que não era o tempo da Fundação. Mas apareceu, logo à partida o Edifício da Rotunda que, por ausência do Programa Museológico e da sua função essencial na produção dos projectos arquitectónicos gerou um Edifício incompleto, embora se saiba que a Rotunda não foi terminada como foi concebida no projecto. Não está completamente encerrada. Por outro lado, a Rotunda deve conter apenas o material circulante associado à tracção a vapor, devendo ser completado com o fecho e uma musealização interna.

LF – Que neste momento não existe.

JC – Só espero, é que consiga viver até lá.

LF – Vamos esperar, então!

JC - A ver vamos...

LF - Para terminar, sente-se confortável no seu lugar de Director?

JC - Não. Não, porque estou a trabalhar sem que seja verdadeiramente entendido e compreendido. Por vezes sinto, que os meus próprios dirigentes não sabem quem eu sou e o que posso fazer, nem avaliam as capacidades que posso carrear para todo o projecto. Sinto-me cada dia que passa transformado num executivo, quando fui chamado para pensar e desenvolver a construção do museu. Sinto que não há conhecimento do meu próprio currículo operacional no mundo dos museus. Paira sobre o Museu um complexo de dificuldades operacionais (algumas vezes alinhadas pela intriga, que foi o mal estrutural da história do Museu desde o período das Comissões Instaladoras) e de falta de Ética e até de Deontologia Profissional. Estou consciente destes problemas, que cada dia que passa, procuro resolver o problema diário - muitas vezes esgotante e absurdo -, pelo esforço, pelo empenho, pela lógica e pela vontade de querer que o museu seja uma realidade, para a qual quero contribuir, enquanto responsável superior.

ANEXO 2

entrevista engº carlos fração

Entrevista ao Eng.º Carlos Frazão a 03 de Agosto de 2011, nas instalações da EMEF, Reboleira-Amadora.

Luís Filipe (LF) – Bom dia Eng.º Carlos Frazão, obrigado pela sua disponibilidade. Vamos falar do Museu Ferroviário, da Fundação da qual foi o seu primeiro Presidente. Queria deixar aqui algumas ideias, algumas pistas, não como pergunta-resposta, mas sim para depois explanar as suas ideias. Disse em 2006, que foi um desafio que assumiu com paixão, a presidência da Fundação. Repesquei algumas ideias suas, em entrevistas várias, onde diz que encontrou pouco trabalho feito pelas Comissões Instaladoras, às quais veio a suceder. Queria também saber a sua opinião sobre os apoios que na altura se perspectivavam, nomeadamente da CP e da REFER, não só em dinheiro mas também em apoios logísticos, até chegarmos à parte do 1º Director do Museu. Mas para já gostava de saber as suas ideias.

Carlos Frazão (CF) – A questão da paixão. Eu sou pouco de paixões em relação a essas coisas porque elas têm de ser encaradas com um certo profissionalismo. No entanto, e dado o meu percurso ferroviário, há 54 anos, por isso, o meu pai também já era ferroviário, é evidente que este tipo de coisas nos entram pela porta dentro e sem aviso e quando a Secretária de Estado a Eng.ª Ana Paula Vitorino me convidou para assumir o cargo de Presidente da Fundação, naquela altura tinha acabado de sair da Administração da REFER, onde fui Vice-Presidente, até 2000 e portanto estava numa fase de transição e quando ela me convidou estava à espera de tudo menos para o que ela me convidou porque, realmente, sou um amante é dos comboios novos e não dos comboios velhos. Dado, no entanto, o repositório histórico e a importância que tem uma estrutura museológica, eu abracei a coisa com muito entusiasmo. O País não tinha praticamente nada, todos os países com maior ou menor grau de desenvolvimento, têm o seu Museu, e até na Argentina, onde eu tinha estado uns anos antes com um processo tinham, também, uma Fundação, um Museu Ferroviário, era engraçado que o nome era, era e é que o nome é o mesmo e, portanto, abracei com muito entusiasmo e muito interesse. Quando lá cheguei, o que é que eu tinha? Tinha uma mão cheia de nada e outra de coisa nenhuma. As Comissões Instaladoras existiram sim, mas com um objectivo diferente: era dar corpo, portanto, serem o motor de arranque da construção de uma Fundação. Não é um Museu. As pessoas confundem: é o Museu. Não é nada o Museu. É a Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado. É o que

existe. E debaixo dessa Fundação há a construção de um Museu Nacional Ferroviário, no Entroncamento e há depois dez pólos, dez núcleos ferroviários espalhados pelo país. Há aqui uma questão de linguagem que interessa estabelecer. E o que nós lá encontrámos foi, realmente, um Plano Museológico Preliminar, encontrámos uma Sede que é a actual, arranjadinha, com o dinheiro que a CP lhes deu. Naquela altura, nas Comissões Instaladoras não havia nem CP, nem REFER, a CP dava, salvo erro, oitenta mil contos por ano [quatrocentos mil euros], e pronto, as coisas andaram pouco. Quando lá cheguei, só tinha para me apoiar, uma Secretária que também era emprestada pela REFER. E agora há que construir tudo, desde as coisas mais simples, os logótipos, que o Santa Bárbara nos ofereceu gratuitamente, as ajudas que a REFER entretanto me deu no aspecto logístico, no aspecto gráfico, o registar do número de contribuinte, abrir conta no Correio, depois andar-se na “pedincha” do dinheiro para sobreviver. Quanto à Comissão Instaladora final, onde esteve o Eng.º Castanho Ribeiro, ela elaborou os Estatutos da Fundação. A intenção da Comissão Instaladora era que a Fundação viesse a ter um apoio muito forte da parte dos privados. Quais privados? Principalmente aqueles que trabalham e operam na zona do caminho-de-ferro. E, de facto, o Estatuto da Fundação lá referencia: a SIEMENS, a EFACEC, a SOMAGUE/NEOPUL, enfim, não me recordo exactamente... são seis ou sete...

LF – A EDIFER...

CF – A EDIFER... e a CP, a REFER e a Câmara do Entroncamento. A Câmara do Entroncamento, como de resto todas as autarquias, não tinha dinheiro. Os privados, entraram com 25 mil euros, cada um, e... pronto, não quiseram mais nada. Houve um deles, quando eu lhe disse que os 25 mil euros se pretendia que fossem anuais, foi muito claro a dizer: “De maneira nenhuma”, ele ia para ali era “com uma probabilidade de negócio e não para gastar dinheiro”. Foi logo numa primeira reunião que houve da Comissão de Fundadores, houve o meu primeiro confronto com essas pessoas. “Mas então vocês aceitaram mal, a vossa posição de Fundadores. Isto aqui não é para fazer negócios. Isto aqui não é uma Câmara de Comércio. Isto é uma relação entre uma Instituição de ordem cultural e as pessoas de uma determinada actividade e de Instituições dessa actividade que mais beneficiam dela”. E, portanto, as coisas começaram logo aí. Isto para demonstrar que da parte dos privados tivemos muito pouco. Boa vontade, manifestação de intenções mas não passava daí. Razão, porque depois, e utilizando do prestígio que eu tinha e com o apoio da Eng.^a Ana Paulo

Vitorino, ir “de chapéu na mão”, pedir à CP e à REFER, para nos darem a razão da nossa sobrevivência, sem a qual a Fundação pára. Se a CP e a REFER deixarem de contribuir com a quotização anual que eles próprios assumiram, a Fundação morre nesse mesmo dia. Obtido esses apoios e essas garantias então, começámos a tentar fazer a legalização da área do Entroncamento porque o Dec. Lei da constituição da Fundação em que dizia, “num bonequinho”, qual a área do Entroncamento, não estava nada tratado. Era, e é, um espaço ferroviário que estava sob a gestão da REFER. Para trazer da gestão da REFER para a gestão da Fundação, nem queira saber! Mas aí também foi e, apesar de tudo, possível resolver em determinado prazo, dadas as influências pessoais que eu encontrei e as boas vontades que eu encontrei na REFER. Tudo isto foi, no fim, por conta de umas influências pessoais em que se misturavam o aspecto profissional com o aspecto pessoal e aí eu utilizava o prestígio que tinha na medida em que tinha deixado de ser relativamente há pouco tempo administrador da REFER, as pessoas ainda tinham, e ainda têm, alguma consideração e respeito por mim e, portanto, eram arregimentadas facilmente para aqui e tivemos muitas ajudas. Se não tivéssemos essas ajudas, informais, não tínhamos feito nada...

LF – Fala aqui, a certa altura, numa das entrevistas, numa boa relação que tinha na altura, e continua a ter, certamente, com o Eng.º Cardoso dos Reis, que era o Presidente da CP, permitiu também um avanço...

CF – Sim, sim, sim, o Cardoso dos Reis e o [Eng.º] Pardal [Presidente da REFER] também. Nunca, quer um quer outro, nunca criaram o mínimo obstáculo aos meus pedidos. O Eng.º Pardal tem sido impecável e o Cardoso dos Reis, ele bem “reagia” mas, no fim, acabava por “dar tudo”. E o que é certo, é que nós hoje temos a nossa área de domínio ferroviário sob o domínio de gestão da Fundação mas temos também cedido a preços quase simbólicos o edifício do Armazém de Víveres, onde está o Museu, propriamente dito, a CP cedeu o antigo dormitório para se construir o Centro de Documentação Nacional Ferroviária, que é uma das coisas que para mim... se o Museu Nacional Ferroviário é importante, o Centro Nacional de Documentação esse, para mim, sim é o repositório documental histórico do caminho-de-ferro, ainda mais importante. Infelizmente, o [Eng.º] Arroja [actual Presidente da Fundação] está com problemas de dinheiro. É sempre a mesma conversa e então nesta crise ainda pior é. Porque aquilo tem condições. Ele já tem um ante-projecto daquilo, ele tem sido uma pessoa

inexcedível e, enquanto ele foi meu Vice-presidente foi uma ajuda extraordinária, e é uma pessoa muito entusiasmada porque ele veio das Comissões Instaladoras...

LF – Já conhecia bem o Processo...

CF – Entretanto, conseguiu arranjar-se através dos QREN's, do Turismo e “dessas coisas todas”, arranjam-se as verbas para as obras que lá estão em desenvolvimento. Essas obras, isso é que vai fazer com que nós dentro de dois a três meses possamos dizer que temos de facto Museu. Porque peças, temos muitas. Mas está tudo muito mal tratado. As pessoas pensam que “...olhe, tenho aqui uma coisa interessante para o Museu. Tome lá...”. Há regras de apresentação, de exposição, há cuidados a ter, que tipo de material. Temos que ter uma oficina, que agora é que vai ser construída. Porque, aquelas oficinas, que eram os Armazéns 15 e 16, que eram as antigas Oficinas do Vapor do Eng.º Pato das Neves, já se estão a fazer as obras, e é lá que estão esses órgãos. As instalações não são muito brilhantes, mas são as que temos. Suficientes. Eles, portanto, vão ter ali uma oficinazinha de apoio, porque há uma generosidade muito grande de todos os ferroviários. Cada ferroviário tem na sua casa um “mini museu”. E tem havido manifestações de generosidade muito grandes na entrega dessas peças de molde a fazer-se um Museu com muita qualidade com peças, realmente, valiosas. Outro obstáculo que ali encontrei e não consegui resolver, e não é agora que se vai resolver, é o importante espólio do material circulante que lá está. O espólio do material circulante que lá está, está há umas dezenas de anos, está completamente destruído e degradado. Se pegasse naquilo e quisesse fazer uma peça apresentável para exposição...

LF – Custa muito dinheiro...

CF – É mais fácil fazer um novo. Nem tudo o que lá está é possível de recuperação. Não é. E, se além disso, nós tivermos lá cem peças, se cada uma custar dez mil contos, cinquenta mil euros, agora veja lá quanto custam as cem, são cinco milhões. Não há. Mesmo tendo tido pessoas generosas, de princípios, claro está: “A minha Empresa assume a recuperação...”, eu digo: mas tem a noção de quanto custa? Quando sabem o orçamento...

LF – As pessoas não fazem a ideia de quanto custa. Pensam que é só pintar...

CF – Pensam que é só compor, pintar e está feito. E não é. Conseguiu-se fazer duas recuperações, brilhantes: o *Comboio Real*, e com a ajuda dos Holandeses – é o que faz ser um país rico...

LF – E também foi numa situação de Exposição onde eles investiram muito.

CF – Investiram muito, é verdade. Temos tido o apoio do Eng.º Carlos Machado, o homem do Porto, que é um homem novo, mas apaixonado. Esse sim, é que tem sido de uma dedicação muito grande. Ele está agora, em termos profissionais é Técnico na EMEF, a fazer a recuperação de outro comboio muito importante, o *Comboio Presidencial*. É ele que está a fazer as suas instalações, ele aí está a misturar o aspecto profissional porque aquilo é uma obra da EMEF com uma encomenda formal, e ao mesmo tempo ele tem ali a oportunidade de aplicar a sua paixão. São duas obras, o *Comboio Real* e o *Comboio Presidencial*, que nós temos entre mãos mas depois vamos andando pouco a pouco. A *Rotunda* do Entroncamento, tive ali problemas. Queriam, à viva força, ensinar-me o que era aquilo. Primeiro, quando eu dizia que aquilo era uma rotunda, houve um ferroviário que um dia estava à porta de saída e a querer-se meter comigo e diz assim: “Olhe lá uma coisa! Vai passar aqui alguma auto-estrada?” Eu não estava aperceber o que o indivíduo queria. “Ah! É que me disseram que vão fazer aqui uma rotunda...” Vamos fazer aqui uma rotunda, sim senhor. Não é uma redonda. É uma rotunda. E estive ali a ter uma discussão com ele e obrigou-me a vir fazer uma fotocópia, em termos ferroviários, em todas as línguas, em francês, espanhol, castelhano e português. É rotunda e não redonda. A partir daí, a coisa amansou um bocadinho. Depois, que aquilo era uma *Rotunda de Locomotivas a Vapor*. Eu quero é que seja uma rotunda que me receba todo o tipo de material que eu tenha de valor expositivo. Não posso estar aqui com purismos. Eles queriam que pusesse lá todas as locomotivas a vapor que... Não. As pessoas que vão lá querem ter uma noção do que era uma locomotiva a vapor, a mais antiga, a mais moderna, a mais potente...

LF – Na altura, era rotunda de locomotivas a vapor, porque não havia outras...

CF – E portanto, não quiseram ver o valor expositivo daquilo. E depois, criticavam até, quando se dizia que determinada locomotiva tinha trabalhado numa certa linha até 1937. “Não senhor! Foi 1938”. Enfim, com algum sacrifício aquilo fez-se, ficou muito bonita, há noite dizem que aquilo é muito bonito. Eu vi à noite, estava tudo iluminado, muito bonita. Foi uma bandeira muito grande. Mas o Museu, propriamente dito, lá no ex-Armazém de Víveres, é muito pobrezinho. Porque nós estávamos preocupados, realmente, era com a parte de bastidores, angariar os apoios, as candidaturas...

LF – É um trabalho que não se vê de fora e se diz que não se está a fazer nada.

CF – Nós temos uma senhora que é uma Técnica excelente no relacionamento dos processos de candidatura. Tem feito um trabalho “de sapa”, verdadeiramente brilhante,

e é uma pessoa que não se vê. Mas hoje a Fundação é conhecida na Alemanha, é conhecida na Inglaterra mais, eles até julgam pela propaganda que nós temos feito, eles até julgam que nós temos cá umas instalações... Agora, a vinda do Dr. Jorge Custódio. O Dr. Custódio, foi um recrutamento... Já antes tinha havido uma tentativa do preenchimento do cargo pela Dr.^a Ana Paula Assunção, do Museu de Cabeceiras de Basto, que não se concretizou, entrando depois o Dr. Joaquim Gonçalves, que acabou por não ser a pessoa mais indicada, acabando por sair, e aí nós dissemos, temos que ter um Director. É preciso dizer, que ao longo dos tempos houve umas tantas pessoas que se perfilaram mas, perfilavam-se no sentido de quererem um emprego e isso eu não faço. E depois, junto do Ministério da Cultura, começou a falar-se, eu não conhecia ninguém e uma das administradoras da altura disse: “Há o Dr. Jorge Custódio...”, falámos com ele, pareceu-me uma pessoa sabedora, e ele foi contratado, está destacado pelo IGESPAR. Ele é um homem sabedor, não é um operacional, não é um líder. É um pensador, é um académico, é o teórico. Esse é um mundo em que ele, realmente, se sente bem. Agora, ele ter de dizer ao colaborador da oficina: Tens de preparar aquela peça, ou: Tens de ir reparar a outra, ele não vai lá. Se for para discussão, se for para dissertar ele é brilhante, brilhante.

LF – Sim, até porque ele tem estado ligado à formação de vários museus a nível nacional...na sua construção...

CF – Sim. Mas não é uma pessoa...não é um “motor”. Não é uma pessoa que pega e diz: Vamos fazer um Museu! Como eu disse, desde termos de arranjar desde o número de contribuinte, até arranjar os logótipos e abrir uma conta, não é o trabalho dele. O trabalho que ele acabou, também demorou algum tempo, foi o Programa Museológico. Recorde-se que logo no princípio da nossa conversa que disse que a Comissão Instaladora deixou o Programa Museológico Preliminar. Serviu, naquela altura, de orientação, agora acho que ele já afinou, quando eu saí de lá, ainda não estava cem por cento, mas estava prestes a acabar portanto essa peça é, realmente, brilhante. Agora a maior dificuldade para nós fazermos a obra é a falta de dinheiro porque temos, por exemplo, a Central Eléctrica, em que o edifício em si, é uma peça de Museu...

LF – Segundo o que o Dr. Jorge Custódio me disse, já conseguiram os apoios da Fundação EDP que vai ali mexer...

CF – Está bem, mas não dá para fazer o que a gente queria lá fazer. Mantendo as peças dos grupos electrogéneos, criar ali, por exemplo, um auditório. Mas eu não posso lá ter

esse auditório, convidar as pessoas para lá irem falar, lá no meio das linhas sem terem o acesso. E um acesso que não é saibro, tem de ser um pavimento. E um pavimento custa logo umas centenas ou milhares de contos. Ele tem toda uma envolvente. Estas coisas são difíceis de passar perante outras pessoas que dizem: “Então porque é que vocês não fazem assim?”, “Então porque é que vocês não fazem assado?”, “Ah, isso está mal feito, devia fazer era frito”. Então anda cá fazer. Estas são as dificuldades que o Arroja tem. Ele está concentrado em terminar a obra, fazer o Museu propriamente dito, e depois tem de partir, penso eu, para o Centro de Documentação. Nós temos um Centro de Documentação que as pessoas não sabem...

LF – É na Gare do Oriente.

CF – Sim, é na Gare do Oriente. Está lá num subterrâneo, com salas com tratamento climatológico, quatro Técnicos e com armários apropriados para a reserva documental. A CP transferiu muito documento para lá. A CP só cede documentos com mais de 30 anos. E a DGTT, a antiga DGTT, também nos deu uma boa parte, grande parte do espólio que tinha está lá tudo arrumado. Mas as pessoas não sabem que existe. Apenas somos visitados por pessoas que estão a fazer os seus trabalhos académicos. Eu gostaria de ver isso, realmente, num grande Centro de Documentação Ferroviária em que tivesse salas onde as pessoas fossem lá para desfolhar uma Revista que chegou ontem, que mostrem os comboios, uma *Railway*...qualquer coisa, e também, documentos que não estão abertos a toda a gente, por exemplo, não iria nunca abrir o “Inquérito de Alcaface”. São coisas reservadas para a consulta de especialistas. Não é qualquer um que teria acesso. O Centro Nacional de Documentação Ferroviária é fundamental. E pronto, de um modo geral é isto a política de desenvolvimento da Fundação que está traçada. O Arroja continua por uma razão muito simples, porque ela foi traçada também com ele. Ele foi Vice-Presidente desde 2006, portanto todas estas coisas foram combinadas, foram discutidas, as coisas foram analisadas com ele e portanto, para mim, é a pessoa mais indicada para continuar.

LF – Isso leva-me a questionar o seguinte: em 2006, quando se comemorava os 150 anos dos caminhos-de-ferro, disse que o Museu, na altura, não tinha condições para fazer o que quer que fosse. Se fosse hoje, já tinha essas condições?

CF – Se fosse hoje, já tinha mais qualquer coisa, mas ainda não tinha as condições. Mas daqui a 4 ou 5 meses, antes do fim do ano, quando se fizer o Museu, quando se acabarem as obras que estão em curso ah, isso sim, já temos. E, mesmo assim, nós ainda

fizemos uma coisa que passou muito discretamente, talvez a culpa tenho sido nossa, não soubemos evidenciá-la. No 150º aniversário do Caminho-de-Ferro, nós não tínhamos dinheiro, não tínhamos nada, “o que é que a gente vai fazer?”. Mas fizemos! Andei à procura do sítio, onde é que no Carregado o primeiro comboio tinha parado. Consultei o Dr. Gilberto Gomes que me disse que, na altura, o edifício da estação era de madeira, o qual deu lugar no mesmo sítio à actual estação. Então, lá se arranjou um cantinho, onde o Santa Bárbara colocou o que lá está hoje. E a trabalhadeira para arranjar esse material? Perguntei a ele, na altura: Onde é que a gente vai buscar o material? Lá movi as minhas influências junto da FERBRITAS. Era Administrador da FERBRITAS, na altura, o Eng.º Pontes Correia, que está agora aqui comigo na EMEF e, lá fomos os três para o Monte das Flores, para Évora, à procura do material. Andámos umas duas horas à procura, “este não presta”, “aquele não presta” e acabámos por encontrar um que estava à entrada, ao pé do carro onde tínhamos parado. E agora uma pedra daquelas como é que se leva para lá? Tudo se levou, a custo zero. Portanto, tudo “à portuguesa”, com as boas vontades. “Está bem, depois a gente manda a factura.” A parte metálica foi feita na EMEF, e lá está um símbolo a marcar, de facto, tão certo quanto possível o local onde, supostamente, parou o primeiro comboio. As pessoas que chegam ali à estação vêm aquilo e não têm a noção do simbolismo. Mas são estas pequeninas coisas que as pessoas não fazem a mais pequena ideia do que foi a dificuldade de fazer ali aquilo. Outro exemplo: eu tenho ali ao fundo dois boggies, os primeiros boggies da Sociedade Estoril que é para ir para o Museu. Então porque é que não foi? Bom, por duas razões: a primeira, porque ainda não há lá sítio para pôr este material, em destaque. Em segundo, para tirar aquilo para lá, tem custos, é preciso pagar a um carro próprio. Noutro dia em que nós tivemos de fazer uma limpeza de ferro velho já estavam a querer levar os boggies e eu disse: “Não leva nada os boggies, os boggies são da Fundação”. Isto é para demonstrar que a gente chega ao Museu de York e essas coisas é impensável. É impensável. A gente chega ali à Fundación de los Ferrocarriles, em Madrid e é impensável. Eu fui à inauguração quando estava na administração da CP e só para equipar com secretárias e a parte administrativa da Sede, eles tiveram oitenta mil contos e tiveram um edifício, luz é tudo pago pela RENFE, a limpeza das instalações são da RENFE e mesmo assim tiveram quatrocentos mil euros. Essa importância não tem a Fundação agora, para o ano inteiro com um quadro de pessoal já profissionalizado. A diferença está aí nesse tipo de coisas.

LF – A sua opinião sobre as Secções Museológicas, agora Núcleos Museológicos que ainda se mantêm...

CF – A minha opinião, é a minha opinião. Se mantêm os Núcleos não há possibilidade, ou seja, ou nós construímos um grande museu ferroviário que recolhesse todas as peças existentes ou então, quando eu lá cheguei já havia esses núcleos, as autarquias são muito ciosas delas...

LF – Por exemplo, Estremoz fechou mesmo de vez.

CF – Aí, a autarquia não quer. Não está interessada. Tudo bem. E por respeito às autarquias e para não arranjar conflitos de ordem política local, o que é que eu fiz? Foi, estabelecer protocolos com as Câmaras em que elas assegurassem... enquanto nós lá pudéssemos ter pessoal, tínhamos. Quando esse pessoal se reformasse eles assumiam a limpeza e a conservação, a vigilância e a fiscalização era nossa, em que a receita era para os produtos de limpeza. E, porquê isto? Porque a CP continua a pagar aquela gente que lá está. Em Macinhata do Vouga, lá em cima... porque no dia em que a CP... eu acho que eles ainda não descobriram que estão há uma data de anos a pagar aquela coisa...e quando descobrirem isso, deixam de pagar e fecha aquela coisa... e fecha, porque a Fundação não tem dinheiro para pagar a alguém para abrir os Núcleos. Por isso, é que o nosso recurso foi as autarquias. Mas todas elas aceitaram? Não, não aceitaram. Das dez, só umas quatro ou cinco é que aceitaram. Uma, inclusivamente, até aceitou pagar os 25 mil euros para ter o estatuto equiparado a fundador, porque o objectivo dela não era o Núcleo, mas sim a área envolvente ao Núcleo, onde queria fazer uma zona de bares e restaurantes, convencida de que essa área era nossa, mas não era. Estou a falar de Lagos. Eles viam aquela área, aquele canavial e queriam reformular tudo, numa espécie de “Docas de Alcântara”, de lá. Depois, quando viram, no fim, que o Núcleo era o edifício em si e mais nada, já se desinteressaram. Em Estremoz, havia um plano muito grande que estava traçado, com a ajuda da Invesfer e, também, com a minha influência na altura, o projecto era muito bonito, mas de repente comecei a ver sinais de que o Presidente da Câmara não queria aquilo para coisa nenhuma. Ok, menos um. Portanto, escuso de estar a pagar deslocações e horas à pessoa que me vai lá abrir aquilo, duas ou três vezes por semana.

LF – Numa perspectiva de futuro, acha viável a existência de Núcleos onde não chega o comboio? Será só para as pessoas da terra...

CF – Não! É um capricho dos autarcas.

LF – Estou a falar de Bragança, por exemplo.

CF – Por exemplo. E mais, está no meio de uma Rodoviária. Agora vamos lá fechar aquilo...Valença...Eles não têm dinheiro...Repare, eu quando chego à Fundação, encontro os Núcleos. O Núcleo, era a estratégia do Armando Ginestal Machado. Ele não queria um Museu. Ele queria, era museus, porque queria que cada Museu reflectisse as características do caminho-de-ferro dessa região.

LF – Mas na altura, as peças que estavam em cada Núcleo, muitas delas não tinham nada a ver com aquela zona.

CF – Não. Nada. A minha estratégia era a oposta. Era a centralização num grande Museu. E a guerra que eu tive com o Presidente da Câmara do Barreiro? Ainda hoje. Ainda hoje eles continuam a querer um Núcleo lá. Comigo, não. Mas, porque não? Porque a estratégia da Fundação não é a construção de Núcleos, mas sim a rentabilização do Museu. “Ah, mas roubaram-nos o Museu para o Entroncamento!” Roubaram o quê? Mas porque é que roubaram? O Entroncamento é que é o centro de gravidade do sistema ferroviário. Aliás, é tão feio o Entroncamento como o Barreiro. A única diferença que têm é que têm ainda um rio. Não têm a história do caminho-de-ferro, têm a história do Sul. Agora, eu gostava de ter no Entroncamento, um Museu com a qualidade em que eu pudesse dizer aos meus filhos: “Vamos agora ao Entroncamento, visitar o Museu”. Era isso que eu gostava.

LF – Agora, queria deixar esta observação, esta questão: com a sua experiência, com o que fez lá, o que pôde na altura fazer, com o que tem sido feito agora, acha que isto é um projecto para ficar, para avançar?

CF – O Museu?

LF - Sim.

CF – Eu tenho dito várias vezes, o Museu nunca mais acaba. O Museu não acaba e não acabará. No dia em que eu fui empossado, em Março de 2006, eu fui empossado antes e fui apresentado, no Entroncamento, numa sessão em que de manhã foi a apresentação da Fundação e à tarde foi um plano de recuperação da EMEF. O Presidente da CP era o [Dr.] António Ramalho e eu disse no meu discurso que “...o Museu será uma obra inacabada...” e ainda lhe sugeri, isto já a nível particular, que ficasse já decidido em Concelho de Administração, em Acta, que o Pendular 4001, quando deixar de estar em serviço que venha para a Fundação. Eu quis com isto demonstrar que aquilo que

tínhamos, na altura, de mais moderno iria, um dia, ser peça do Museu. Como vê, o Museu nunca acaba. Nunca acaba e temos de ir melhorando, porque há muito terreno...

LF – Há ali muito por explorar, ainda...

CF – Muito. Se comparássemos a construção do Museu Nacional Ferroviário com a evolução do Homem, nós estávamos, agora, à porta da caverna. Ainda há muito que fazer. Há o plano grande de utilização daquele espaço. Há para ali muito ferro-velho para mandar para a sucata...

LF - Como considera o projecto do Arq. Carrilho da Graça, para o espaço museológico do Entroncamento?

CF – É um projecto megalómano...

LF - O Dr. Jorge Custódio acha que qualquer projecto para um museu ferroviário, tem de ser assim, um projecto em grande para se poder fazer alguma coisa...

CF – O Dr. Jorge Custódio é uma excelente pessoa, um excelente técnico, mas não tem noção nenhuma do que é a realidade do dia-a-dia. O projecto do Carrilho da Graça...quando eu me apercebi do que ele queria...ele estava apensar que tinha aqui a porta aberta, que tinha aqui a Fundação como porta de entrada de toda a reestruturação do Entroncamento.

LF - Para terminarmos, quer deixar alguma ideia para o Museu, para a Fundação?

CF – A minha ideia, foi o que eu já lhe disse. O Museu é um projecto inacabado. As linhas de força é que o Museu é uma obra eternamente inacabada, é uma obra que tem que cativar não só os miúdos da escola, como o cidadão normal e que, seria muito interessante, se soubermos que há alguém que se desloca num fim-de-semana ou nas férias, de propósito de uma cidade como Lisboa ou Porto para ir ao Entroncamento ver o Museu. Isso significa que o Museu existe e que merece uma deslocação dessa zona do país.

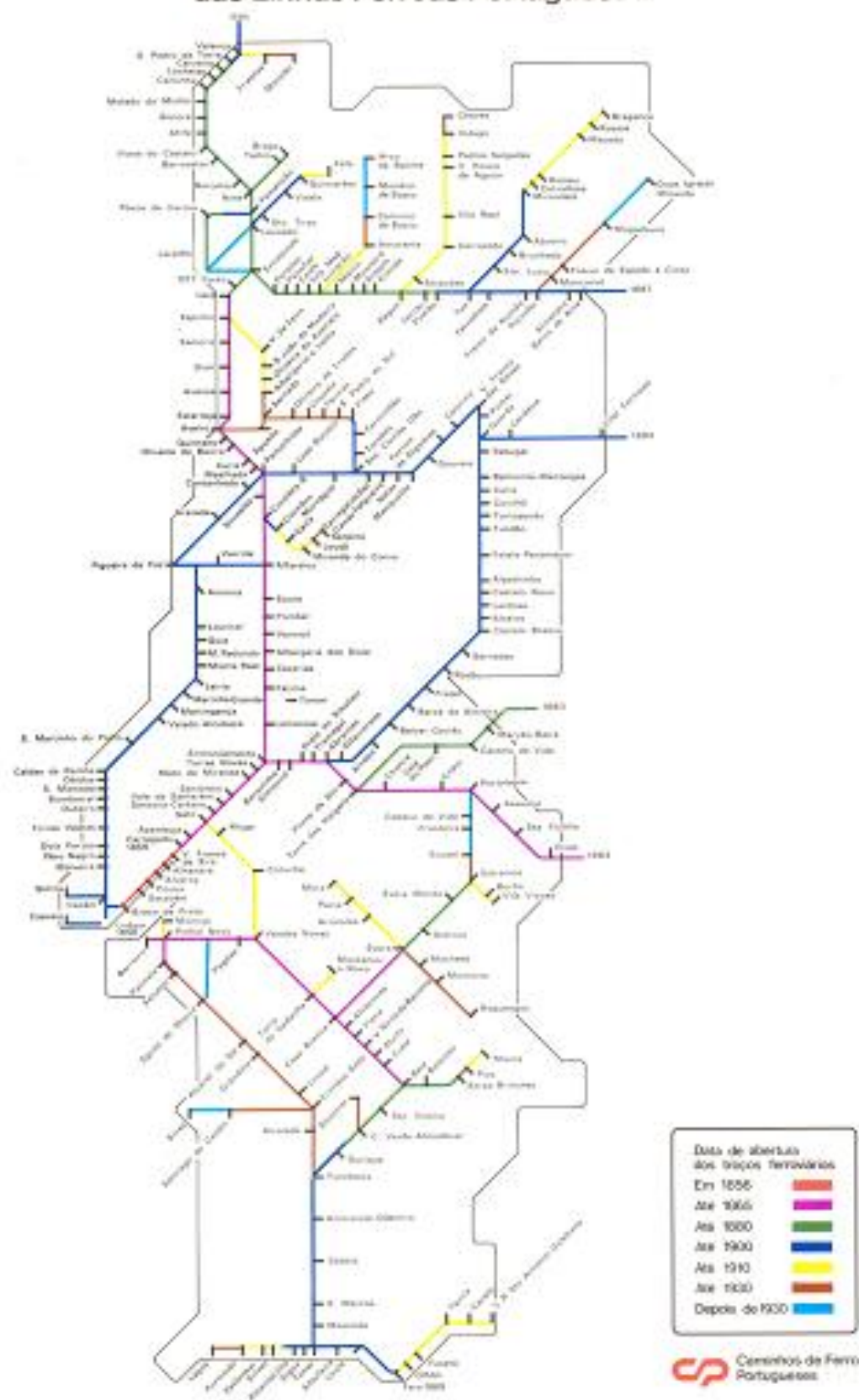
ANEXO 3

projecto da ampliação da estação do entroncamento

ANEXO 4

diagrama da abertura à exploração das linhas férreas
portuguesas

Diagrama da abertura à exploração das Linhas Férreas Portuguesas



ANEXO 5

carta de nizhny tagil

Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial

The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH)

Julho 2003

O TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (Comissão Internacional para a Conservação do Património Industrial) é a organização mundial consagrada ao património industrial, sendo também o consultor especial do ICOMOS para esta categoria de património. O texto desta Carta sobre o Património Industrial foi aprovado pelos delegados reunidos na Assembleia Geral do TICCIH, de carácter trienal, que se realizou em Nizhny Tagil em 17 de Julho de 2003, o qual foi posteriormente apresentado ao ICOMOS para ratificação e eventual aprovação definitiva pela UNESCO.

Preâmbulo

Os períodos mais antigos da história da Humanidade definem-se através dos vestígios arqueológicos que testemunharam mudanças fundamentais nos processos de fabrico de objectos da vida quotidiana, e a importância da conservação e do estudo dos testemunhos dessas mudanças é universalmente aceite.

Desenvolvidas a partir da Idade Média na Europa, as inovações na utilização da energia assim como no comércio conduziram, nos finais do século XVIII, a mudanças tão profundas como as que ocorreram entre o Neolítico e a Idade do Bronze. Estas mudanças geraram evoluções sociais, técnicas e económicas das condições de produção, suficientemente rápidas e profundas para que se fale da ocorrência de uma Revolução.

A Revolução Industrial constituiu o início de um fenómeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da Humanidade, assim como todas as outras formas de vida existente no nosso planeta, o qual se prolonga até aos nossos dias.

Os vestígios materiais destas profundas mudanças apresentam um valor humano universal e a importância do seu estudo e da sua conservação deve ser reconhecida.

Os delegados reunidos na Rússia por ocasião da Conferência 2003 do TICCIH desejam, por conseguinte, afirmar que os edifícios e as estruturas construídas para as actividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as localidades e as paisagens nas quais se localizavam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Todos eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, a sua finalidade e o seu significado devem ser explorados e clarificados a fim de serem dados a conhecer ao grande público. Para além disso, os exemplos mais significativos e característicos devem ser inventariados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da carta de Veneza, para uso e benefício do presente e do futuro¹.

1. Definição de património industrial

O *património industrial* compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

A *arqueologia industrial* é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas², criadas para ou por processos industriais. A arqueologia industrial utiliza os métodos de investigação mais adequados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

¹ A Carta do Património Industrial deverá incluir as importantes Cartas anteriores, como a Carta de Veneza (1964) e a Carta de Burra (1994), assim como a Recomendação R(90) 20 do Conselho da Europa.

² Para facilitar a compreensão, a palavra “sítios” será utilizada para referir as paisagens, instalações, edifícios, estruturas e maquinaria, excepto quando estes termos forem utilizados num sentido mais específico.

O *período histórico* de maior relevo para este estudo estende-se desde os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII, até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Para além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia.

2. Valores do património industrial

- i. O património industrial representa o testemunho de actividades que tiveram e que ainda têm profundas consequências históricas. As razões que justificam a protecção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.
- ii. O património industrial reveste um valor social como parte do registo de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitectura, do seu *design* ou da sua concepção.
- iii. Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registos intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.
- iv. A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologias de sítios ou de paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e devem ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam um valor especial.

3. A importância da identificação, do inventário e da investigação

- i. Todas as colectividades territoriais devem identificar, inventariar e proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras.

- ii. Os levantamentos de campo e a elaboração de tipologias industriais devem permitir conhecer a amplitude do património industrial. Utilizando estas informações, devem ser realizados inventários de todos os sítios identificados, os quais devem ser concebidos de forma a proporcionarem uma pesquisa fácil e um acesso livre por parte do público. A informatização e o acesso *on-line* na Internet constituem objectivos importantes.
- iii. O inventário constitui uma componente fundamental do estudo do património industrial. O inventário completo das características físicas e das condições de um sítio deve ser realizado e conservado num arquivo público, antes de se realizar qualquer intervenção. Muitas informações podem ser obtidas se o inventário for efectuado antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da actividade produtiva de um sítio. Os inventários devem incluir descrições, desenhos, fotografias, e um registo em vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e insubstituível e devem ser também registadas e conservadas, sempre que possível.
- iv. A investigação arqueológica dos sítios industriais históricos constitui uma técnica fundamental para o seu estudo. Ela deve ser realizada com o mesmo nível de elevado rigor com que se aplica no estudo de outros períodos históricos.
- v. São necessários programas de investigação histórica para fundamentar as políticas de protecção do património industrial. Devido à interdependência de numerosas actividades industriais, uma perspectiva internacional pode auxiliar na identificação dos sítios e dos tipos de sítios de importância mundial.
- vi. Os critérios de avaliação de instalações industriais devem ser definidos e publicados a fim de que o público possa tomar conhecimento de normas racionais e coerentes. Com base numa investigação apropriada, estes critérios devem ser utilizados para identificar os mais significativos vestígios de paisagens, complexos industriais, sítios, tipologias de

implantação, edifícios, estruturas, máquinas e processos industriais mais significativos.

- vii. Os sítios e estruturas de reconhecida importância patrimonial devem ser protegidos por medidas legais suficientemente sólidas para assegurarem a sua conservação. A Lista do Património Mundial da UNESCO deverá prestar o legítimo reconhecimento ao enorme impacto que a industrialização teve na cultura da Humanidade.
- viii. Deve ser definido o valor dos sítios mais significativos assim como estabelecidas directivas para futuras intervenções. Devem ser postas em prática medidas legais, administrativas e financeiras, necessárias para conservar a sua autenticidade.
- ix. Os sítios ameaçados devem ser identificados a fim de que possam ser tomadas as medidas apropriadas para reduzir esse risco e facilitar eventuais projectos de restauro e de reutilização.
- x. A cooperação internacional constitui uma perspectiva particularmente favorável para a conservação do património industrial, nomeadamente através de iniciativas coordenadas e partilha de recursos. Devem ser elaborados critérios compatíveis para compilar inventários e bases de dados internacionais.

4. Protecção legal

- i. O património industrial deve ser considerado como uma parte integrante do património cultural em geral. Contudo, a sua protecção legal deve ter em consideração a sua natureza específica. Ela deve ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os complexos e os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais. As áreas de resíduos industriais, assim como as ruínas, devem ser protegidas, tanto pelo seu potencial arqueológico como pelo seu valor ecológico.

- ii. Programas para a conservação do património industrial devem ser integrados nas políticas económicas de desenvolvimento assim como na planificação regional e nacional.
- iii. Os sítios mais importantes devem ser integralmente protegidos e não deve ser autorizada nenhuma intervenção que comprometa a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção. A adaptação coerente, assim como a reutilização, podem constituir formas apropriadas e económicas de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, e devem ser encorajadas mediante controlos legais apropriados, conselhos técnicos, subvenções e incentivos fiscais.
- iv. As comunidades industriais que estão ameaçadas por rápidas mudanças estruturais devem ser apoiadas pelas autoridades locais e governamentais. Devem ser previstas potenciais ameaças ao património industrial decorrentes destas mudanças, e preparar planos para evitar o recurso a medidas de emergência.
- v. Devem ser estabelecidos procedimentos para responder rapidamente ao encerramento de sítios industriais importantes, a fim de prevenir a remoção ou a destruição dos seus elementos significativos. Em caso necessário, as autoridades competentes devem dispor de poderes legais para intervir quando for necessário, a fim de protegerem sítios ameaçados.
- vi. Os governos devem dispor de organismos de consulta especializados que possam proporcionar pareceres independentes sobre as questões relativas à protecção e conservação do património industrial, os quais devem ser consultados em todos os casos importantes
- vii. Devem ser desenvolvidos todos os esforços para assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na protecção e conservação do seu património industrial.
- viii. As associações e os grupos de voluntários desempenham um papel importante na inventariação dos sítios, promovendo a participação pública na sua conservação, difundindo a informação e a investigação, e como tal constituem parceiros indispensáveis no domínio do património industrial.

5. Manutenção e conservação

- i. A conservação do património industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial devem, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.
- ii. A conservação dos sítios industriais requer um conhecimento profundo do objectivo ou objectivos para os quais foram construídos, assim como dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver. Estes podem ter mudado com o tempo, mas todas as antigas utilizações devem ser investigadas e avaliadas.
- iii. A conservação *in situ* deve considerar-se sempre como prioritária. O desmantelamento e a deslocação de um edifício ou de uma estrutura só serão aceitáveis se a sua destruição for exigida por imperiosas necessidades sociais ou económicas.
- iv. A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização como forma de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma particular importância histórica. As novas utilizações devem respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendável uma adaptação que evoque a sua antiga actividade.
- v. Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evita o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento económico sustentado. O património industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração económica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de uma fonte de trabalho de muitos anos.

- vi. As intervenções realizadas nos sítios industriais devem ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis devem ser registadas e os elementos significativos que se eliminem devem ser inventariados e armazenados num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.
- vii. A reconstrução, ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excepcional que só será apropriada se contribuir para o reforço da integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante.
- viii. Os conhecimentos que envolvem numerosos processos industriais, antigos ou obsoletos, constituem fontes de importância capital cuja perda poderá ser insubstituível. Devem ser cuidadosamente registados e transmitidos às novas gerações.
- ix. Deve promover-se a preservação de registos documentais, arquivos empresariais, plantas de edifícios, assim como exemplares de produtos industriais.

6. Educação e formação

- i. Uma formação profissional especializada, abordando os aspectos metodológicos, teóricos e históricos do património industrial deve ser ministrada no ensino técnico e universitário.
- ii. Devem ser elaborados materiais pedagógicos específicos abordando o passado industrial e o seu património para os alunos dos níveis primário e secundário.

7. Apresentação e interpretação

- i. O interesse e a dedicação do público pelo património industrial e a apreciação do seu valor constituem os meios mais seguros para assegurar a sua preservação. As autoridades públicas devem explicar activamente o significado e o valor dos sítios industriais através de publicações, exposições, programas de televisão, Internet e outros meios de

comunicação, proporcionando o acesso permanente aos sítios importantes e promovendo o turismo nas regiões industriais.

- ii. Os museus industriais e técnicos, assim como os sítios industriais preservados, constituem meios importantes de protecção e interpretação do património industrial.
- iii. Os itinerários regionais e internacionais do património industrial podem esclarecer as contínuas transferências de tecnologia industrial e o movimento em larga escala das pessoas que as mesmas podem ter provocado, promovendo um afluxo do público interessado em conhecer uma nova perspectiva do património industrial.

Nizhny Tagil, 17 de Julho de 2003

(Tradução da responsabilidade da APPI – Associação Portuguesa para o Património Industrial)

ANEXO 6

carta de riga

Carta de Riga

Objectivo

A Carta de Riga é uma declaração de princípios que orientam a conservação, o restauro, a manutenção, a reparação e a utilização do Equipamento Histórico Ferroviário, que é intervencionado. Espera-se que este documento ajude os membros a tomar decisões acertadas.

Artigo 1

As capacidades técnicas e científicas, juntamente com os requisitos necessários para preservar e operar o Equipamento Histórico Ferroviário, dentro de uma cultura de segurança, devem ser usados para salvaguardar o património ferroviário.

Artigo 2

O objectivo de preservar e restaurar os objectos históricos ferroviários e suas práticas de trabalho associadas, é salvaguardá-los, quer sejam objectos de significativo valor tecnológico, elementos para a história dos transportes ou um meio de perpetuar conhecimentos tradicionais.

Artigo 3

A manutenção de todos os aspectos do seu equipamento, e o funcionamento numa base regular é essencial para a sobrevivência do Património Ferroviário. Colocar em funcionamento o Equipamento Histórico Ferroviário com os procedimentos tradicionais e apresentá-los ao público, é um meio importante de interpretar esse material.

Artigo 4

Identificar fins socialmente úteis para o Património Ferroviário, facilitará a sua preservação, mas esse uso deve envolver as alterações mínimas necessárias, e essas alterações deverão ser completamente reversíveis.

Artigo 5

O Património Ferroviário deve reflectir não apenas a sua importância como sistema de transporte, mas também quando apropriado, a sua origem histórica e o seu impacto na comunidade.

Artigo 6

O processo de restauro é uma operação altamente especializada. O seu objectivo é preservar e revelar o valor estético, funcional e histórico do Equipamento Ferroviário tradicional. Deve ser baseado no respeito e compreensão sempre que possível dos desenhos e especificações originais.

Artigo 7

Devem ser utilizados as técnicas e materiais originais e historicamente correctos, na conservação do Património Histórico Ferroviário, a não ser que por razões de segurança, legislação ou disponibilidade não possam ser utilizados. Nesses casos devem ser utilizados substitutos contemporâneos apropriados para esses materiais e técnicas.

Artigo 8

O restauro de uma peça de Equipamento Histórico Ferroviário, não tem que ser necessariamente recuperada tendo em vista o seu estado original de construção. Algum equipamento adquire a sua importância histórica mais tarde durante a sua vida útil. O restauro com vista a um determinado período deve ser executado somente após análise exaustiva dos registos históricos, e documentação válida sobre esse mesmo período, após o que deve ser elaborado e adoptado um plano de restauro. O material que é substituído por novo deve ser imediatamente identificado como tal, com um sistema de marcação permanente.

Artigo 9

O equipamento obrigatório de segurança acrescentado, deve se possível integrar-se harmoniosamente com o objecto conservado ou restaurado, mas o facto de ser uma adição ou alteração ao estado original do objecto, deve ser claramente indicado.

Artigo 10

Quaisquer outras modificações posteriores ao objecto que forem introduzidas por qualquer razão devem ser o mais harmoniosas possível com a aparência original do objecto. O ideal é que tais modificações sejam reversíveis e que quaisquer componentes originais removidos, sejam guardados para futura reutilização.

Artigo 11

Todas as etapas da conservação ou restauro de um objecto histórico ferroviário, devem ser sistematicamente planeadas e registadas. O registo resultante desses processos, deve ser guardado pelo tempo mínimo de vida desse objecto.

Artigo 12

Todas as entidades envolvidos na reparação, restauro, manutenção, conservação e funcionamento do Património e Equipamento Ferroviário, devem tomar providências para a conservação dos seus registos e arquivos.

Notas Gerais

Esta Carta foi criada para orientar as decisões que farão com que o Património Ferroviário seja apreciado pelas gerações futuras. O Património Ferroviário tem tido muito sucesso na salvaguarda, restauro, preservação e operacionalização do equipamento histórico.

Esperamos que esta Carta ajude as pessoas responsáveis a tomar decisões acertadas. Foi criada para acompanhar as muitas outras Cartas relativas à Conservação do Património.

Definições

O Património Ferroviário referido nesta Carta, pode também incluir ferrovias históricas ou preservados, museus ferroviários e vias para eléctricos, trabalhos

ferroviários, eléctricos de museus e ferrovias turísticas, e pode estender-se aos comboios que estão activos na rede nacional e outras ferrovias.

O Equipamento Ferroviário referido nesta Carta pode incluir edifícios ou infra-estruturas que fazem parte da vivência ferroviária.

A Preservação é o processo de manter um objecto a salvo de danos e decomposição, mantendo-o em boas condições de modo a que a sua condição, qualidade e memória sejam mantidas.

A Conservação é o processo de estabilização da condição de um objecto sem comprometer as evidências históricas ou materiais em nenhuma circunstância.

O Restauro é o processo de reparação ou substituição de componentes em falta, é uma tentativa para recuperar um estado de conservação anterior do objecto. O restauro pode aumentar a resistência do objecto antes do trabalho começar, e pode geralmente ir além da conservação. Não deve ser invisível nem demasiado óbvio.

A Reparação é o processo de ajustamento ou substituição dos componentes. O padrão especificado da condição mecânica é assegurado independentemente da integrada histórica das partes que podem ser alteradas ou suprimidas.